

Liste des opinions L à N

L

| | |
|----------|-------------------------------------|
| 9.1.4.1 | Lacaille, Michel |
| 9.1.4.2 | Lachapelle, France |
| 9.1.4.3 | Lachapelle, Pierre |
| 9.1.4.4 | Lafrenière, Sylvie |
| 9.1.4.5 | Laidley, David |
| 9.1.4.6 | Laing, Lawrence |
| 9.1.4.7 | Lamb, Robert |
| 9.1.4.8 | Lamy, Danielle et Labrecque, Michel |
| 9.1.4.9 | Landat, Dominique |
| 9.1.4.10 | Lander, Philip |
| 9.1.4.11 | Langevin, Lysanne |
| 9.1.4.12 | Lanza, Alcides |
| 9.1.4.13 | Lapointe, Lucie |
| 9.1.4.14 | Laporte, Jacinthe |
| 9.1.4.15 | Lareau, François |
| 9.1.4.16 | Larose, Laurent |
| 9.1.4.17 | Lascardis, Lily |
| 9.1.4.18 | Lavallee, Germain |
| 9.1.4.19 | Lavoie, Jérémie |
| 9.1.4.20 | Laxer, Laurie |
| 9.1.4.21 | Lecours, Charles |
| 9.1.4.22 | Lee, Leisa |
| 9.1.4.23 | Lee, Paul |
| 9.1.4.24 | Leechter, Mortimer |
| 9.1.4.25 | Lefebvre, Nicole |
| 9.1.4.26 | Léger, Vincent |
| 9.1.4.27 | Leonard, Jean |
| 9.1.4.28 | Leroux, Nicole |
| 9.1.4.29 | Leslie, Mary |
| 9.1.4.30 | Lessard, Michael |
| 9.1.4.31 | Lev, Beverly |
| 9.1.4.32 | Levinson, Bram |
| 9.1.4.33 | Levitan, Anita |
| 9.1.4.34 | Lewin, Elise |
| 9.1.4.35 | Lewis, Peter |
| 9.1.4.36 | Libman, Risa |
| 9.1.4.37 | Lichacz, Michael |
| 9.1.4.38 | Lighter, Leonard |
| 9.1.4.39 | Lindy, Brian |
| 9.1.4.40 | Lipkus, Sandy |

| | |
|----------|---------------------------|
| 9.1.4.41 | London, Barbara |
| 9.1.4.42 | Loneragan Doyle, Lynn |
| 9.1.4.43 | Lord, Dominic |
| 9.1.4.44 | Louis, Olivia |
| 9.1.4.45 | Low, Bronwen |
| 9.1.4.46 | Luka, Nik |
| 9.1.4.47 | Lumsden, Jane |
| 9.1.4.48 | Lundell, Stacie |
| 9.1.4.49 | Lutter, Arlene |
| 9.1.4.50 | MacDonald, Judith |
| 9.1.4.51 | Mackay, Laurence |
| 9.1.4.52 | Mackenzie, Phil |
| 9.1.4.53 | MacMillan, Betsy |
| 9.1.4.54 | Magnin, Laurent |
| 9.1.4.55 | Mai, Sandra |
| 9.1.4.56 | Malcolm, Christian |
| 9.1.4.57 | Maldoff, Barbara |
| 9.1.4.58 | Mancini, Micheline |
| 9.1.4.59 | Mancini, Nicola |
| 9.1.4.60 | Marcoux, Pierre |
| 9.1.4.61 | Marcovecchio, Constantino |
| 9.1.4.62 | Margles, Melissa |
| 9.1.4.63 | Margolis, Monica |
| 9.1.4.64 | Marrelli, Nancy |
| 9.1.4.65 | Marshall, Judith |
| 9.1.4.66 | Martz, David |
| 9.1.4.67 | Marvin, Jill |
| 9.1.4.68 | Masella, Jacqueline |
| 9.1.4.69 | Mashal, Orly |
| 9.1.4.70 | Maude, Susan |
| 9.1.4.71 | McAran, Maureen |
| 9.1.4.72 | McAusland, David |
| 9.1.4.73 | McClintock, Patricia |
| 9.1.4.74 | McCowan, Marc |
| 9.1.4.75 | McDermott, Veronica |
| 9.1.4.76 | Megyeri, Sara |
| 9.1.4.77 | Meleras, Michele |
| 9.1.4.78 | Mendelman, Gail |
| 9.1.4.79 | Mendelsohn, Max |
| 9.1.4.80 | Meyer, Karena |
| 9.1.4.81 | Mihali, Adela |
| 9.1.4.82 | Milot, Daniel |
| 9.1.4.83 | Minogue, Danny |
| 9.1.4.84 | Minzberg, Terry |

| | |
|-----------|----------------------------|
| 9.1.4.85 | Monette, Pascal |
| 9.1.4.86 | Montague, Mary Ellen |
| 9.1.4.87 | Moore, Catherine |
| 9.1.4.88 | Morantz, Toby |
| 9.1.4.89 | Moreau Faribault, Francine |
| 9.1.4.90 | Moroz, Ronald |
| 9.1.4.91 | Morris, David |
| 9.1.4.92 | Morris, Marley |
| 9.1.4.93 | Murray, Deborah |
| 9.1.4.94 | Myers Cohen, Justin |
| 9.1.4.95 | Nadeau-Lavigne, Julie |
| 9.1.4.96 | Nadeau, Lise |
| 9.1.4.97 | Nadeau, Thérèse |
| 9.1.4.98 | Nadel, Ted |
| 9.1.4.99 | Nasri, Gabrielle |
| 9.1.4.100 | Negm, Rafik |
| 9.1.4.101 | Ness, Norm |
| 9.1.4.102 | Newpol, Josh |
| 9.1.4.103 | Niro, Franco |
| 9.1.4.104 | Normandeau, Claude |
| 9.1.4.105 | Norvid, Adrian |
| 9.1.4.106 | Novakowski, Stephen |
| 9.1.4.107 | Nudell, Isadore |

Le bon sens est de faire un moratoire à Montréal sur la modification des artères de circulation.

Il faut stopper TOUS les modifications, comme celle du Mont-Royal et de McGill College tant que les travaux de réfections majeurs n'ont pas été complétés sur les super structures routières autour de Montreal

Les travaux requis pour remettre en état les infrastructures internes de la ville modifient aussi sensiblement l'industrialisme et la vigueur économique potentielle de Montreal.

Les décisions actuelles semblent émotionnelles. Il faut circuler. Et c'est impossible que ce soit en autobus, à pied, en automobile ou à vélo. Le projet pilote n'est pas valide, tous les artères de Montreal ont été bouchés cet été

La fermeture des voies d'accès au Mont-Royal prive TOUS les citoyens d'une autre infra-structure routière et aussi d'alternatives pour les citoyens

Il faut sérieusement reviser les hypothèses et avant de ce lancer dans des projets pilotes émotifs faire des études sérieuses qui impliquent de la modélisation ... Essayez de faire de la modélisation avec de l'A.I.

Non à la modification du parcours Mont-Royal et à la poursuite de ces projets pilotes.

Je crois qu'il serait grandement souhaitable que les voies d'accès au Mont Royal soient ouvertes aux automobilistes qui sont constamment diabolisés par la présente administration. La limite de vitesse devrait être réduite au minimum pour les automobilistes ainsi que pour LES CYCLISTES qui malheureusement sont souvent arrogants et sans aucune considération envers les piétons ou les automobilistes. Ils sont souvent dangereux pour les autres et pour eux-mêmes. Une voie indépendante devrait être aménagée strictement pour eux. Personnellement, j'aime quelques fois emprunter la voie Camilien Houde simplement par pur plaisir. S'il vous plait, ne nous ne l'enlevez pas ! C'est sûrement possible de rendre cette voie sécuritaire et agréable pour tous. C'est une question de volonté.

P.S. Serait-il possible également de réserver une voie indépendante sur le chemin Olmsted pour les cyclistes qui roulent à très grande vitesse et sont une menace pour les marcheurs.

France Lachapelle

Montréal, le 20 novembre 2018

Voies d'accès au Mont-Royal

Mémoire de Pierre Lachapelle

Mesdames, Messieurs les commissaires, bonjour.

Je suis Montréalais de naissance et assez jeune pour avoir emprunté les tramways juste avant leur disparition des rues de Montréal. Dans ma réflexion sur les voies d'accès à notre montagne, j'ai eu l'occasion de visionner un court film documentaire de Radio-Canada.

Ce film tourné au début des années '50 et dont le narrateur est monsieur Henri Bergeron nous fait gravir le Mont-royal à partir du poste de conduite du tramway, qui faisait le trajet à partir de l'avenue Mont-Royal. Les images sont claires: le tramway, même avec deux voies, une dans chaque sens, s'insère dans le paysage sans tout défricher la verdure.

La construction de la voie Camilien-Houde est la manifestation de l'automobile individuelle triomphante. Un moyen de transport gourmand en espace et en énergie non-renouvelable. Son passage sur la montagne s'est soldé par la destruction du paysage et la présence d'un corridor asphalté. Rien de très favorable à la conservation de la nature sur ce site exceptionnel.

Plusieurs cyclistes mais pas tous, depuis quelques décennies utilisent la voie Camilien-Houde comme site d'entraînement. Est-ce que cette habitude découle de la disparition du vélodrome du parc Olympique ? Est-ce une autre manifestation de sport extrême ? Je l'ignore.

Je suis moi-même un utilisateur quotidien du vélo durant les saisons sans neige et sans glace. Sur la montagne, la nature et les piétons doivent avoir préséance. Les cyclistes ont accès au chemin Olmstead, en autant qu'ils respectent les limites de vitesse et les autres utilisateurs de ce chemin paysager.

En conclusion je favorise l'abolition du passage des automobiles sur la voie Camilien-Houde dès 2019. À court terme un service d'autobus ayant une fréquence de bonne qualité, je dirais un intervalle de 20 minutes maximum, 15 minutes idéalement, devrait servir de moyen de transport pour accéder au Mont-Royal en provenant de l'Est.

À moyen terme, je suggère l'établissement d'une ligne de tramway dont le départ au Nord pourrait être la Gare Jean-Talon, avec un trajet sur avenue du Parc. Le tramway devrait retrouver sa place sur le Mont-Royal comme mode de transport accessible à tous.

Les architectes, les ingénieurs et les urbanistes bien formés et bien informés savent comment insérer des lignes de transport dans un paysage comme le Mont-Royal.

Mesdames, Messieurs les commissaires, je vous remercie de votre attention.

Pierre Lachapelle
10457, avenue Péroquin
Montréal (Québec) H2C 2K2

pierre.e.lachapelle@gmail.com

Je suis contre la fermeture du boulevard Camillien
Houde.

Sylvie Lafrenière

I believe that it is extremely important that the Camillien Houde/Remembrance access to Mount Royal be left open in the interests of tourism and traffic in the city, as well as making it easier for citizens of this wonderful city to have access to one of our best assets. I am certain that it is possible to ensure the safety of pedestrians and bikers, particularly with the traffic calming measures already in place in the form of narrow roads and frequent stop signs.

David Laidley

I disagree with the closing. Central Park in New York City was designed by Landscape Architect Olmsted (same Architect as Mt Royal) and they allow cars to drive through. If you insist on closing the drive i'd Suggest you built a tunnel for the top portion only.

Lawrence Laing

Your plans to cut off the Mountain to automobiles is not a proper solution. Letting 30 or so “speed biking” bikers go up and down, exceeding the speed limit, but preventing ordinary Montrealers from using the road by car is not practical.

Robert Lamb

Le texte original a été publié dans le journal La Presse le 13 juillet 2003.

Nous considérons que notre opinion, émise à cette occasion, est toujours pertinente.

Depuis 15 ans la situation décrite dans cette lettre d'opinion c'est dégradée considérablement.

La circulation automobile ne cessant de croître.

La voie Camilien-Houde est devenue une autoroute qui dénature au sens propre et figuré le parc du Mont-Royal.

Le projet pilote a permis à tous et toutes d'accéder via la voie Camilien-Houde ou le Chemin de la Remembrance:

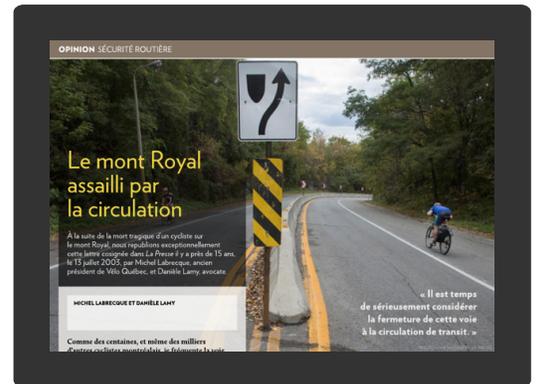
au sommet, au Lac, aux cimetières, au chalet de la Montagne, à la Maison Smith et à l'observatoire Camilien-Houde tout en diminuant sensiblement la circulation et la vitesse de circulation des automobiliste.

Michel Labrecque et Danielle May



CET ÉCRAN A ÉTÉ PARTAGÉ À PARTIR DE LA PRESSE+

Édition du 6 octobre 2017,
section DÉBATS, écran 4



OPINION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LE MONT ROYAL ASSAILLI PAR LA CIRCULATION

À la suite de la mort tragique d'un cycliste sur le mont Royal, nous republions exceptionnellement cette lettre cosignée dans *La Presse* il y a près de 15 ans, le 13 juillet 2003, par Michel Labrecque, ancien président de Vélo Québec, et Danièle Lamy, avocate.

MICHEL LABRECQUE ET DANIELÈ LAMY

Comme des centaines, et même des milliers d'autres cyclistes montréalais, je fréquente la voie Camillien-Houde depuis de nombreuses années.

Le parcours est mythique. Il fut, et est encore, emprunté par les meilleurs coureurs et coureuses cyclistes au monde. Là, au centre-ville, au milieu d'un de nos plus beaux parcs, devenu depuis peu « arrondissement patrimonial », serpente une route faite de raidillons et de faux plats.

Ce chemin n'était pas, il va sans dire, dans les plans originaux d'Olmsted. Il fut tracé plus tard pour donner accès à un observatoire et au lac aux Castors, mais aussi pour permettre de traverser la montagne à bord de deux tramways qui se rencontraient au sommet.

Or, depuis quelques années, la circulation automobile ne cesse de croître. Pare-chocs contre pare-chocs, des milliers d'automobilistes empruntent la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance (autrefois appelé chemin Shakespeare... « To drive or not to drive ? ») afin d'éviter de contourner la montagne.

Forcément, cela entraîne une augmentation du bruit, de la pollution, de l'inconfort et de l'insécurité.

Comme il n'y a aucune intersection, aucun arrêt ou feu de circulation, toutes les conditions sont réunies pour que les automobilistes dépassent allègrement les limites de vitesse.

Il est temps de sérieusement considérer la fermeture de cette voie à la circulation de transit. En commençant par les dimanches d'été, par exemple. Il suffit d'en interdire l'accès aux automobilistes tout en laissant circuler les autobus de la STM, les autocars touristiques, les véhicules de transport adapté et les taxis ; puis, si l'on y prend goût, de se mettre au travail sur un projet de tramway ou de trolleybus reliant les stations de métro Mont-Royal et Côte-des-Neiges ? Les automobilistes pourraient y circuler la semaine, mais sans transiter par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance qui se termineraient tous les deux par un cul-de-sac au sommet.

Les Montréalais sont en déficit d'espaces verts. Ceux que nous avons à portée du centre-ville et des quartiers sont l'objet quotidien d'assauts, de coupures et d'excavations pour la construction de stades, d'hôtels, de rues ou de routes. Il est temps de redire qu'un parc est un parc, et de faire en sorte qu'on puisse s'y rendre pour flâner, marcher, réfléchir, fêter, s'amuser ou se bécoter, à l'écart du vrombissement désormais incessant des voitures et à l'abri de la convoitise des promoteurs en tout genre.

Tout d'abord, je tiens à souligner que je ne comprends pas quel a été le but de fermer la route qui traverse la montagne. Est-ce pour des fins de protection de la montagne, de la protection des divers usagers ou l'amélioration de la qualité de vie des citoyens? Je suis usager de la Montagne en tant que piéton, cycliste et automobiliste et je suis contre la mesure prise cet été de fermer le lien est-ouest de la route qui traverse la montagne pour les raisons suivantes:

La fermeture brise un lien est-ouest instauré depuis des décennies dont plusieurs automobilistes, autobus et autres usagers bénéficient pour transiter ou pour accéder à la Montagne. Montréal a le privilège de posséder cet accès unique qui nous permet de profiter d'un moment de nature même de façon brève lorsqu'utilisé pour transiter. Réguler la vitesse, instaurer une meilleure signalisation et s'attaquer aux aspects non sécuritaires de la route seraient plus utiles qu'une fermeture pure et simple au détriment des automobilistes.

Les citoyens de l'est de Montréal ont un accès plus difficile au lac des Castors et ceux de l'ouest de la ville au Belvédère sur Camillien-Houde. Ils doivent faire le tour de la Montagne pour avoir accès à l'un ou l'autre de ces sites. L'accès pour les personnes à mobilité réduite en est également diminué. De plus, ceci augmente le sentiment de deux villes l'est et l'ouest ou les francophones et les anglophones puisque chacun choisira l'accès le plus facile pour lui.

Penser qu'interdire le transit est-ouest via la montagne va éliminer le nombre de véhicules sur les routes est illusoire, il faut s'attaquer à d'autres mesures avant celle-là. Les automobilistes vont utiliser d'autres chemins pour se rendre du point A au point B. Les voitures qui ne passent pas sur la Montagne vont passer à son pourtour et leur nombre ne sera donc ni diminué, ni éliminé. En fait, l'impact sur l'environnement risque même d'en être augmenté sans compter les désagréments causés aux citoyens qui voient leurs rues résidentielles de plus en plus utilisées. La fermeture ne fait que déplacer le problème dans un autre secteur de la ville.

La fermeture n'accroît pas la sécurité liée à l'usage de la route et même créer un faux sentiment de sécurité en pensant que dans cette portion il y a moins d'automobiles ou d'autobus. Dans les faits les véhicules qui montent Camillien-Houde doivent redescendre alors que ce soit vers Côte des Neiges ou refaire le chemin inverse n'en change pas le nombre idem pour l'accès Remembrance. Les piétons et les vélos partagent la route avec les véhicules et il y a même plus de piétons qui l'emprunte pour aller voir les nouveaux aménagements temporaires.

La sécurité est déficiente sur plusieurs autres endroits: aucun trottoir dans la portion Camillien-Houde; pas de piste cyclable, les vélos partagent la route avec les automobilistes/autobus et les piétons; pas de signalisation ou de mesures dissuasives pour réduire la vitesse des vélos dans les descentes; les véhicules ont la possibilité de faire des demi-tours à plusieurs endroits sur la route; l'accès par la rue Côte des Neiges pour les vélos est dangereux et inapproprié.

La fermeture cherche à contrôler le transit et non l'accès à la Montagne mais en contrôlant le premier on pénalise le deuxième. Des mesures visant à le rendre plus sécuritaire, plus respectueux de la Montagne, plus en harmonie avec les besoins des citoyens seraient plus appropriées que de l'interdire. Ces mesures doivent augmenter la qualité de vie des Montréalais pas le contraire. Merci de prendre en compte nos commentaires en tant qu'usagers et protecteur de la Montagne.

Dominique Landat

Access to mont Royal should be open to all taxpayers and residents and not just to a small number of cyclist and walkers. This includes handicapped individuals and families with young children and babies and those too old or immobilized to reach the park without an automobile transport.

Philip Lander

22 juin 2018

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe – Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

re: Les voies d'accès au Mont Royal

Bonjour,

Je ne suis pas branchée, je ne suis pas membre d'aucun regroupement, mais je prends la peine à titre personnel de vous écrire pour dénoncer une injustice criante.

Depuis quelques années et de plus en plus, l'impact négatif sur la qualité de l'expérience au Parc Mont-Royal ne cesse de croître à cause de la présence croissante de cyclistes sur tous les sentiers, hors pistes et chemins, y compris la route Camillien-Houde. Leur vitesse excessive (et incontrôlable vu nos moyens civiques) constitue un danger indéniable pour les piétons.

Il faudrait interdire l'accès à la montagne aux cyclistes afin de protéger les piétons et mêmes les cyclistes contre eux-mêmes. Jusqu'à présent leur manque d'autodiscipline a été démontré de façon spectaculaire. Seuls les champions avaient auparavant accès au chemin Camillien-Houde et ce que pour quelques jours dans le cadre de compétitions. C'était une époque où l'on réfléchissait... On comprenait que cette piste n'était pas praticable pour le commun des mortels..... Pourquoi croyez-vous? J'en suis donc maintenant à vous demander de protéger les non cyclistes qui constituent une bonne majorité de la population : familles avec enfants, personnes âgées, handicapées et bon nombre de travailleurs qui utilisent aussi la voiture pour se déplacer.

Par ailleurs, votre analyse des impacts de la circulation sur la montagne semble ignorer une évidence conjoncturelle: nous sommes en plein dans une période d'extrême réfection des infrastructures. Cette période devrait être temporaire et vos statistiques refléteront ce retour à la normale. Ainsi, l'interdiction d'user d'une des seules voies de contournement routier afin d'alléger le flux de la circulation en ville me semble relever d'une vision particulièrement étriquée.

Vous présentez, au mode conditionnel, des moyens potentiels d'alléger la vie des non-cyclistes mais les moyens pour les réaliser relèvent d'un niveau gouvernemental autre que le vôtre. Les transports en commun pour qui n'habite pas le Plateau ou près d'un métro sont insuffisants: il faudrait pour le comprendre expérimenter la chose. L'offre de transport à des heures autres que le 9 à 5 est aussi clairement lacunaire alors que cet hporaire ne correspond plus à la réalité de la majorité des travailleurs.

Enfin, il serait plus que temps d'exiger des plaques d'immatriculation aux cyclistes afin qu'ils participent aussi à l'effort collectif. Des contraventions seraient aussi de mises.... Le laxisme à leur égard est déjà trop complaisant, il sera bientôt criminel.

Quoique vous en pensiez, la montagne est déjà fréquentée par de «vrais» utilisateurs du parc qui ne sont pas cyclistes. Les couples et les familles montréalaises ne jouissent pas de lobby afin de les protéger du lobby vélocipède. Pourriez-vous leur faciliter la vie et cesser de les harceler par vos mesures punitives/dissuasives? En somme, pourriez-vous assurer une représentation démocratique?

Vous aurez compris que je suis **contre** le blocage des voies d'accès à la montagne pour les automobilistes mais pour le blocage des cyclistes à la montagne. Malheureusement vous n'avez pas soumis cette question à la consultation n'est-ce pas?

Lysanne Langevin

Lysanne Langevin

Sujet: Mount Royal Road

Message:

I truly believe that the road over the mount Royal should be freely open to vehicles, both ways. There is no question that it will benefit thousands of Montreal residents from East Montreal to the West or viceversa, shortening distances, cutting down emissions and driving time. Reserved path for bikes or for drivers with handicaps, both driving and parking, should be created.

Do your best,

Alcides Lanza

Je suis CONTRE la fermeture du boulevard Camillien-Houde
telle que mise en place durant l'été 2018.

Lucie Lapointe

Je trouve déplorable que la population (particulièrement dans l'ouest de la ville) soit encore une fois prise en otage par les interdictions de circuler dans aucun plan à long terme et ce, malgré tous les inconvénients que NDG subit déjà avec les travaux de l'échangeur Turcot et du négatif chantier du pont Champlain. Il y a de la circulation ralentie jusque devant ma porte, sur l'avenue NDG tant les axes ouest-est de la ville sont barrés/détournés/fermés et restreints. Ça suffit. Nous avons assez payé en temps et énergies sans que la fermeture de la voie Camillien-Houde ne s'ajoute dans le contexte actuel. Vous prenez la population en otage.

Je m'oppose à cette fermeture supplémentaire (et non-nécessaire!).

Jacinthe Laporte

Je souhaite mentionner que je suis très en faveur d'une interdiction de circuler en véhicule motorisé sur le Mont Royal. Nous sommes en transition vers un monde à faible émission de carbone, et il vaut mieux commencer tôt que tard à circonscrire le transport motorisé (individuel la plupart des fois) et à réserver les endroits à plus haute valeur écologique (soit "la nature") exclusivement aux piétons et aux cyclistes.

François Lareau, 20 mai 2018

19 novembre 2018

Comité de consultation re : Fermeture de la voie Camilien-Houde

Au comité de consultation,

Je suis Montréalais depuis toujours. Je suis né dans le Mile-End, j'y ai vécu toute ma vie. J'habite encore le quartier aujourd'hui et je parcours Montréal à pieds, à vélo et en auto. J'ai toujours transité d'ouest en est en auto par la montagne sur la voie Camilien-Houde et je ne vois pas pourquoi on m'interdirait désormais de continuer de le faire.

Je ne peux que remettre en question d'ailleurs la façon dont cette administration s'y est prise pour amener ce projet qui n'a ni queue ni tête. Ils ont mis le projet en marche sans vraiment avoir donné des raisons claires aux citoyens. Les médias ont souvent mis de l'avant l'accident du cycliste Clément Ouimet comme point de départ de la fermeture mais je crois personnellement que c'était déjà planifié par Projet Montréal.

La façon d'opérer de Luc Ferrandez et ses sorties ont vendu la mèche sur les intentions de cette l'administration en pamoison devant les décisions de la mairesse de Paris , Anne Hidalgo. Ici, ce n'est pas Paris!!! C'est pourquoi je considère personnellement que les dés sont pipés et que la consultation n'est qu'une façon de couvrir ce qui a déjà été décidé. Je prends la peine de vous écrire ne serait-ce que pour vous dire que nous ne sommes pas dûpes et que les raisons invoquées pour fermer Camilien-Houde ne tiennent pas la route... J'ai plus l'impression que la présente administration veut laver plus blanc que blanc en satisfaisant les lobbyistes du vélo au détriment des automobilistes.

Le projet pilote a été mis en place sans consultation au préalable. On se référait d'ailleurs au départ à une consultation menée il y a 12 ans pour faire valoir le projet de fermeture. On a donc mis de l'avant le projet sans consulter personne, ni même les partenaires aussi importants que les Amis de la Montagne qui font un travail formidable depuis nombre d'années, ni les résidents des quartiers avoisinants qui subissent les conséquences de ces décisions absurdes. J'ai participé à une rencontre avec le maire d'Outremont ne savait même pas ce que sa propre administration voulait accomplir avec ce projet. La consultation se poursuit jusqu'au 22 novembre. Nous sommes invités à vous donner notre point de vue mais la ville a déjà annoncé que le projet pilote était un succès. Voyons donc??? Nous prennent-ils pour des valises? Je répète les dés sont pipés et je n'ai aucune confiance dans cet exercice qui vise à sauver la face alors que la décision est déjà prise. Je suis tout à fait outré par cette façon de faire mais elle convient très bien à ce que nous avons vécu jusqu'ici avec Luc Ferrandez dans le Plateau. Il a décidé que les voitures devaient sortir du paysage Montréalais.

À mon avis, le projet pilote a permis d'augmenter le CO2 en général dans la ville mais plus particulièrement dans le Mile-End et dans Outremont. Il a augmenté la circulation dans le coin et donné des maux de tête aux gens qui doivent passer d'ouest en est et vice-versa sans avoir accès à Camilien-Houde. On a observé d'innombrables files d'attente de voiture sur les rues avoisinantes de la montagne lors des heures de pointes. C'était vraiment incroyable sur Côte Ste-Catherine, St-Joseph, Laurier, Fairmount, St-Viateur. Ce détour exigé, a vraiment altéré la qualité de vie de plusieurs citoyens qui, entre vous et moi, tardent à s'exprimer tellement la consultation n'est pas facilement accessible ...(*Not User Friendly*). Cela ne va pas sans compter les travaux de voirie qui se sont multipliés dans nos quartiers durant le projet ce qui s'est ajouté à l'augmentation de la circulation. (On en a pour encore 20 ans selon l'administration...alors pourquoi empêcher les voitures de circuler sur des artères comme Camilien Houde??)

Et pendant toute cette déroute, quelques cyclistes élitistes, une centaine tout au plus, gravissaient la montagne tralali tralala...Ridicule...

La voie Camilien Houde n'appartient pas à un seul groupe. Elle appartient à tous : piétons, cyclistes et automobilistes. Elle ne devrait pas être réservée exclusivement aux cyclistes comme plusieurs le souhaitent. On le sait, un fort lobby exerce une pression sur l'administration pour obtenir encore plus...comme si ce n'est pas assez d'avoir des kilomètres de pistes cyclables de premier ordre. Je pense entre autres aux dollars investis sur la rue Clark en ce moment. C'est tout à fait indécent.

Il va sans dire que je souhaite que les automobilistes puissent continuer d'emprunter la voie Camilien Houde sans restriction(en tout temps, durant toute l'année), que l'on aménage en parallèle une voie protégée pour les cyclistes, que l'on améliore la signalisation, la sécurité et que l'on fasse en sorte que les limites de vitesse soient respectées autant par les autos que par les vélos.

Les voitures sont là pour rester, je souhaiterais que l'on maintienne un juste équilibre entre les différents usagers de la montagne. ..et que l'on évite de céder au lobby des vélos comme ça semble être le cas en ce moment. Fermer Camilien Houde pour permettre à quelques cyclistes élitistes de s'entraîner aux dépens des automobilistes n'a vraiment pas de sens. Cela ne répond pas aux besoins de la collectivité. La montagne appartient à tous sans distinction du moyen de locomotion. Merci de m'avoir lu.

Respectueusement vôtre,

Laurent-Pierre Larose

I think that cars should be allowed

Lily Lascaridis

Je voudrais que Camilien-houde reste ouverte au automobiliste, toute l'annee.

L'ete et le Montroyal est pour tout le monde, pas seulement pour les cyclistes elites.

L'accident qui a provoque le changement, etait malheureux, un u-turn, et aurait ete evitable, si des barrieres etaient presentes entre les voies.

Germain Lavallee

Bonjour, en tant que citoyen montréalais, je trouve que le projet de fermer à la circulation automobile le tronçon entre les deux stationnements est tout simplement ridicule. Premièrement cela ne rendra pas la circulation des cyclistes plus sécuritaire vu que la grande partie des véhicules qui y transitent vont au stationnement. Rappelons-nous que le cas où un cycliste s'est fait frapper, c'était un automobiliste qui voulait retourner au stationnement. Deuxièmement pour ce rendre en véhicule d'un côté du parc à l'autre, à la place de quelques centaines de mètres, ça devient plus de 8 km. Si vous avez des jeunes enfants, ou des personnes handicapées avec vous, ça ne devient plus viable de visiter par exemple le belvédère et le chalet du lac des castors la même journée. À moins de se taper 30-40 min de trafic dépendamment de l'heure. Troisièmement, si vous êtes à Westmount et que vous devez vous rendre au Mile-End, ou vice versa, on vient de tripler le temps de déplacement. Pour toutes ces raisons et d'autres, je vous demande de faire preuve de bon sens et de ne pas fermer à la circulation le tronçon. Si vous voulez protéger les cyclistes, ce qui doit être fait c'est une voie cyclable protégée. Merci

Jérémie Lavoie (Atria Construction)

We have missed out on a beautiful drive..
We have missed out on accessing the other side of the mountain.
The tourists are missing out on one of the prettiest routes of our
city.

Laurie Laxer

Tout simplement contre ce projet.

Charles Lecours

To whom it may concern,

While it is indeed a tragedy that a young man was killed while cycling on the road that crosses Mont-Royal, the solution is to examine what happened, how often it happens and why. Neither cyclists nor drivers should be speeding on that road and it's important to lower the speed limit and create a barrier that can protect the cyclists. Additionally, perhaps the police need to survey the road more often. But the road must be left open to drivers.

Montrealers have so few options to go about their daily lives without being stuck in traffic or re-routing due to construction, they need to have this road available to them.

Leisa Lee

I'm for keeping the Canillien-Houde / Remembrance Road over Mont-Royal accessible to vehicles 24/7 and to install concrete barriers along side for the safety of the cyclists.

Paul Lee

Camillien Houde is the most beautiful drive in all of Montreal and environs, It could be improved by making better access to Beaver Lake and the cemeteries well as the police station.
But it must be kept !!!

Dr. Mortimer Leechter

I completely disagree with the closure of the C-H roadway.

This has only created traffic, congestion, stress, pollution, noise, security concerns, accidents, etc to the surrounding areas— with NO increase in visitors of any kind during this time period. You are splitting the city into 2 halves, diminishing the natural flow of people through the city.

Businesses are suffering, quality family time is lost, traffic headaches are just growing... at what benefit??

The mountain is so steep and dangerous, maybe bicycling should be reduced or protected areas should be created.

It is unreasonable to think that we can all use public transit. I am a mother of 3 kids in hockey and travel across the city several times a day with carpools of children in my electric car. I am not the enemy because I rely on a car to move efficiently to meet our family's schedules.

This extreme pilot should never have occurred prior to some sort of consultation. Makes me completely distrust our government leadership.

Nicole Lefebvre

Pour une meilleure accessibilité, pour tous les groupes d'âges, et pour tous les niveaux de mobilité, au chalet et aux sommets du Mont-Royal!

Depuis quelques années, nous avons remarqué que la montagne est de moins en moins fréquentée par les personnes âgées, et par les familles avec des enfants en bas âge, etc.

Par contre le Mont-Royal est de plus en plus, utilisé pour faire des partys pour jeunes adultes, de l'entraînement physique comme le jogging, et par les athlètes qui veulent faire de la course ou de l'entraînement de haut niveau soit en vélos ou à pieds.

Est-ce juste que cet espace nature soit plus facilement accessible et utilisé par les athlètes ou les jeunes personnes qui peuvent monter en vélo, à la course, ou à pied...?

Est-ce juste ? Est-ce normal? Est-ce acceptable?

Est-ce que les personnes âgées n'auraient pas tout autant le droit, et le besoin de bien utiliser et d'apprécier ce grand parc nature en ville?

On sait, de plus de plus, que le contact est bon pour la santé de tous et chacun...pourquoi alors ne pas rendre également accessible et utilisable le Mont-Royal pour tous et chacun?

De plus, il est à souhaiter que le transport de personnes au chalet et aux sommets du parc soient beaucoup moins polluant et plus fiable que présentement...

Pourquoi desservir le mont-royal avec des autobus polluants ? et qui sont souvent empêtrés dans la congestion routière sur Camillien-Houde et autres avenues au pourtour du Mont-Royal...

Ceci cause plein de pollutions additionnelles et inutiles à un si beau parc urbain, ou l'on se rend pour plusieurs je le rappelle, afin de se mettre en contact, et se ressourcer dans la nature...

De plus, les autobus de rues ne pouvant souvent respecter leurs horaires en raison de congestions, etc. Comment cela est-il acceptable, par météo de moyenne ou de grande froidure, pour les personnes âgées et les enfants en bas âges ou les personnes en chaises roulantes, etc. d'avoir à attendre les bus, pendant de longues minutes au froid ou à la canicule, ou juste en météo normale... Comment est-ce juste? pratique ? équitable?

Nous pensons, qu'il est maintenant opportun en 2018, de considérer un

système plus régulier, plus viable et plus écologique pour donner de meilleurs accès au Mont-Royal.

Des solutions de transport en commun moins polluant et plus viables existent !

En outre, il y a le transport en téléphérique urbain. Plusieurs grandes villes ont déjà adoptées ce genre de systèmes que de nombreux citoyens et touristes adorent !

D'après nos analyses préliminaires, 4 ou 5 trajets sont intéressants à considérer.

Ces trajets sont considérés utilisant des critères, comme par exemple, combien de personnes à l'heure pourraient-on servir sur tel ou tel trajet ?

Quelles perspectives voulons nous donner comme nouvelles cartes postales de Montréal?

Autre critère, comme trouver les bons lieux où pourraient être installées, le plus discrètement possible, pour l'image du parc, les pylônes et les postes d'embarquements/débarquements.

Incidemment, il y a moyen de faire ceci sans qu'on ne nuise trop à l'image du parc actuel (i.e. parcours discret).

Il faudra aussi donner une considération de transport prioritaire, aux personnes âgées, aux personnes en mobilités réduites, aux familles avec jeunes enfants, et aux visiteurs...

On sait d'emblée qu'avec le téléphérique que le service sera imperturbable, en raison de la congestion routière, et qu'il pourra opérer 18 heures par jour, 365 jours par année.

Vincent Léger

I would prefer that the road remains open with access for all taxpaying Montrealers.

Jean Leonard

We are not asking for more vehicular access to the mountain, we are asking to return it as it was and to retain it. My understanding is that the cyclist who was killed is being used as a goat to limit access to vehicles, except that vehicles are still allowed on the mountain and no further protection was provided for cyclists.(ridiculous) It is this knee-jerk reaction this administration has, without proper forethought to understand the consequences of their weak decision making that leads to their constant poor planning.

Protect the cyclist, and keep the mountain open as it once was. Seems simple to me and everyone is happy. Closing 200 feet of road, creates chaos and does not make the mountain more friendly to pedestrians, cyclists or anybody for that matter. We stayed away since it was closed because we were told it was hectic and chaotic at the top of the mountain. So if your political desire is to have fewer people on the mountain so you can limit your services that are provided (ie- beaver lake skating), than keep this poor plan in place, but if you are thinking about young families, and old, and ease of quotidien, then please for the love of the plateau, return access to the mountain for all. Our city is not only made up of 18-35 yr olds who want to cycle in 3 feet of snow. They are the minority, the rest of us are the majority. Think of us, for once, the young family.

Nicole Leroux

Mont-Royal OCPM

Mont-Royal is for all Montrealers and its visitors.

1. Background: My family and I live in Ville-Marie borough, on the south side of the mountain and I usually walk to Mont-Royal several times a week. Every week, I help lost tourists to access the park and in particular, the Mont-Royal chalet and the look-out. I am an architect and a supporter of Heritage Montreal and les Amis de la Montagne, among other community organizations.

I also have three teenage children who like to toboggan, cross-country ski and skate on the mountain in winter as well as walk or run during the summer. Sometimes, we use the car to bring the children and their equipment to the mountain, especially if they are skiing, skating, or tobogganing in the evening when it is dark in the winter. Using the car was even more necessary when they were younger.

2. Position:

I am against closing the mountain road of Camilien-Houde/Remembrance (CH/R) to through traffic for the following reasons:

1. Reduces mobility in the already detoured-filled City of Montreal.
2. Reduces ease of accessibility to the mountain: Adds more confusion to the access routes to the park and the cemeteries.
3. Divides City of Montreal socially into two sections – east and west.
4. Removes the joy of driving over the mountain and enjoying the view.

On the other hand, I support:

1. Reducing the speed on the CH/R road.
2. Addressing the road sharing safety concerns as stopping the through-traffic does not solve these problems and likely aggravates them.

3. A few observations:

- Mont-Royal is used by Montrealers, but also by many tourists who find the park access confusing.
- Only people that are really physically fit can ride their bikes on CH/R.
- The CH/R route is 3.7km from Cote-des-Neiges to Park and takes 7minutes by car during mid-week, whereas the Pine/Park route is 4.5km and takes 14 minutes, double the time. The Cote-St. Catherine route to the north is 6km long, and takes 18 minutes, almost triple the time according to GoogleMaps.
- During the pilot project when CH/R was closed, Dr. Penfield was also closed for a significant part of the time creating terrible grid-lock traffic on Sherbrooke Street in late August through to October. Getting to and from my house was very challenging.

4. Issues & Discussion

4.1 Divides the city socially and reduces accessibility to Mount-Royal-an

example: My 15 year old boy meets his ski group on Mont-Royal 2-3 times a week during the fall and winter months to jog, ski or run. They get there by car with their equipment. The ski group is made up of friends from the east and west neighbourhoods of Montreal which permits teenagers from all over the city to connect and get to know each other through sport. I am very pleased that these adolescents are committed to sport, exercise and a love of the mountain, as this is not the case for many teenagers. We should encourage them.

When the CH/R road was closed, it negatively affected either the east or west members of the group because either one group or the other would have to spend more time in the car getting around the mountain so that the group could meet together either at Maison Smith or Lac aux Castors. Why discourage these enthusiastic kids by having them spend more time in the car, in traffic?

4.2 Confuses access to cemeteries:

My father is buried in the Mont-Royal cemetery. When the through-road is closed, accessing the cemetery from western downtown or further west is longer and more confusing because visitors are forced to drive-around the mountain to Park and then up CH/R or to pass through the residential streets of Outremont. From the west, the south gate is more accessible and easier to navigate especially for older people such as my 78 year old mother.

5. Suggestions:

Conserve the through-road although speed should be reduced and the roadway should be only one-lane each way. Provide other calming measures to encourage transit traffic to use alternative routes. Separate the different users (cars, bikes, pedestrians) with designated lanes/areas for each: Roadway, wide bike lanes, and side-walks. Divide the centre-line with a median to prevent U-turns.

Additional parking should be provided on the east, west and south entrances to the park. For example, some parking could be negotiated at the now-empty Royal Victoria Hospital site, behind the fire command station near Park Avenue, and at the armory on Cote de Neiges. This plan would reduce the number of vehicles that need to access the upper parking lots. Better signage on each approach to the mountain would be beneficial to Montrealers and tourists alike. Perhaps limit through-traffic periodically on Saturday mornings during the summer, for example.

Attached a few photos taken in October 2018 showing the weekend congestion created during the CH/R road closure. This congestion creates pollution, aggravation and safety issues.



Photos showing congestion and problems with road-sharing, Sunday, October 14, 2018.

Sujet: LES VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL

Message:

As a life-long Montrealer, and as someone who walks, cycles and drives almost daily over the mountain, I am deeply troubled that Montréal's Municipal Government would consider closing this access to through-traffic!!!

Do not close CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE RD to vehicular traffic!!!!

Having that route, and being immersed in nature for a few short minutes during my daily trips from NDG to Rosemont–La Petite-Patrie and back again is for me a quality of life issue and makes me appreciate our City even more!!

Do not close CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE RD to vehicular traffic!!!!

Do not close CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE RD to vehicular traffic!!!!

Do not close CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE RD to vehicular traffic!!!!

Thanks for this opportunity to share my opinion!

Michael Lessard
NDG resident for 61 years

The closing of the mountain access roads to through traffic has been a failure and should not be continued or repeated.

The experience this summer denied many people the enjoyment of the mountain park areas, denied tourists, most likely caused increased greenhouse gases and was most unnecessary. There are alternatives other than closing the road to ensure cyclist safety that could be achieved with strategic bike path and road safety measures. Even when there were cyclist paths many still chose to ride in the middle of the thoroughfare. Often several abreast. Lets come together and put the effort in to solutions that allow all members of our city and tourists the ability to enjoy the mountain without denying access. I strongly oppose any closure of this through route again!!!

Bev Lev

Closing the street without consulting with the public
FIRST is an abuse of power, pure and simple.

Valérie Plante and Luc Ferrandez have shown us that their will comes before those who elected them, and it is unacceptable. The road should remain open until, we the people, have come to a decision that affects us and OUR city.

Bram Levinson

Sujet: Camille Houde

Message: This beautiful road through a beautiful park should remain open as it has for the last 20+ years.

Anita Levitan

Please keep Camillien Houde/ Remembrance Open.

Elise Lewin

Keep Camille house open

Peter Lewis

Closing the road to automobiles is ridiculous. you are denying access to many to accommodate a few. If the speed limit is lowered to 30km/hr and properly enforced, we could all live in harmony. Observe what they do in Stanley Park in Vancouver. The cyclists could be protected by a barrier and they should have an enforceable speed limit too. They are a menace to themselves and pedestrians. Several cyclists I know have told me they felt less safe during the experiment with so many drivers doing u-turns. If you really need to close the road to cars, do so from 6:00-10:00 a.m. On weekends and holidays and give the "extreme athletes" the run of the mountain.

Risa Libman

TRANSIT SUR LES VOIES CAMILLIEN-HOUBE
 ET REMEMBRANCE
 (Opinion écrite)

Je demeure dans l'est de la ville de Montréal, à Rosemont, et je conduis souvent sur la voie Remembrance - Camillien-Houde pour se rendre aux cimetières sur le Mont Royal, et aussi aux plusieurs endroits à Notre Dame de Grace et Westmount.

J'ai même des souvenirs d'avoir voyagé sur l'ancien tramway #11 quand la route était pavé uniquement sur l'actuelle voie Remembrance. L'actuelle voie Camillien-Houde suit le trajet exact de l'ancien chemin de fer des tramways. Clairement, le nouveau chemin, couvert d'asphalte et avec ses pentes, était construit pour les autobus et aussi pour les autos mais pas pour les cyclistes ou des piétons.

Aujourd'hui les cyclistes et les piétons ont beaucoup d'autres façons de traverser ou se balader sur la montagne, mais les automobilistes doivent se contenter d'une seule et unique voie.

Durant les régimes des anciens maires Tremblay et Coderre on a déjà fait assez pour restreindre et de décourager la circulation sur le Mont Royal. La partie du chemin entre les entrées des cimetières a été modifiée pour laisser passer seulement un auto en chaque direction au lieu de deux de chaque côté, et on a augmenté le nombre de points d'arrêt pour les automobilistes. Cet été le maximum pour la vitesse a passé de 50 km/h à 40 km/h.

Il ne faut pas oublier un aspect humain et en même temps pratique. Les automobilistes qui ont la possibilité de profiter de traverser la montagne, entourés de la nature et aussi d'une vue magnifique de l'est de la ville sont très probablement moins stressés par ce fait et, en même temps enlèvent des centaines d'autos des autres rues autour de la montagne. C'est impossible de calculer scientifiquement, mais c'est peut-être logique que beaucoup d'accidents de la route ont été évités quand les automobilistes, fatigués après une journée de travail trouvent un peu de soulagement pendant leur retour. Même être pris dans une longue file d'autos est plus supportable sur la montagne.

Interdire le transit sur la montagne ne nuit pas uniquement aux gens qui visitent les cimetières en ajoutant des autos sur les rues périphériques, mais aussi à ceux qui passent d'un cimetière à l'autre. (Ironiquement, on a le droit de passer librement dans un cercueil, mais pas si on est vivant !)

Vu que les directions des deux cimetières sont fermement contre l'idée d'interdire le transit en auto, je trouve ça incompréhensible que la Ville a choisi de poursuivre avec son projet pilote. Ce sont les personnes âgées qui sont le plus affecté.

Pendant l'année passé, pas loin de mon domicile à Rosemont, trois cyclistes ont tragiquement perdu leurs vies. Pourtant la Ville n'a pas interdit la circulation à ces trois coins de rue.

L'actuelle voie Camillien-Houde a l'air d'une route à la campagne avec ses alentours naturels. Il ne faut pas la changer en jardin botanique ou en lieu de carnaval (e.g. les estrades et café-terrace de l'été passé).

(voir page suivante)

CONCLUSION et SUGGESTIONS

- Vu que ce sont seulement les cyclistes exceptionnels qui peuvent profiter de la voie Camillien-Houde, et les piétons sont rares, cette seule et unique route pour traverser le Mont Royal en auto, et en même temps de faire une expérience de la nature en pleine ville, doit être maintenu.
- Au arrêts d'autobus on doit élargir la voie (comme auparavant) pour permettre les autos de passer un autobus stationné pendant que les passagers embarquent, et aussi de laisser l'autobus de ne pas être pris derrière une file d'autos.
- Si un jour on décide de rétablir les tramways à Montréal, on pourra construire une route sur Remembrance-Camillien Houde. Dependant du plan qu'on choisit, ça peut aider à résoudre le problème des virages-U (Par exemple, si le chemin des tramways serait au milieu de la route et non pavé, avec des traversées limitées.)

Michael Lichacz

Michael Lichacz

3455 rue Bagot

Montréal, Qc

H1X 1C4

tel : 514-722-6202

LEAVE THE ACCESS ACROSS THE MOUNTAIN OPEN TO CARS.

PUT UP BILINGUAL NO U TURN SIGNS, THE PERSON WHO KILLED THE
CYCLIST WAS A
TOURIST FROM THE U.S.A. !

Lenny

I feel the closure of the mountain road has no positive effect on the local environment and limits access the our great mountain.

Keep the road open.

Brian Lindy

I believe that this road should be kept open, not only as an access to (and from) park avenue and points east (and west) but it is a beautiful road to be enjoyed by residents and visitors to Montreal. The lookout is a Montreal landmark and should be available for all to enjoy

Sandy Lipkus

As a senior ,I would like the access to Mount Royal to stay open. If I want to visit the mountain I am not going to go by bike or bus or taxi for a variety of reasons. It does not make sense to close the access because of one accident. If that were the case, we should be closing all roads to cars and bikes.

Barbara London

The mountain and view of the city is the go-to place when we have visitors. When we cannot cross over to continue, we don't go at all. Too bad.

I vote to keep the Camilillien Houde OPEN all the time.

Lynn Lonergan Doyle

Je suis pour le projet pilote, et pour son application de manière permanente s'il est un succès. Essayons quelque chose de nouveau, mesurons les impacts et nous réagirons par la suite. Merci de votre écoute.

Dominic Lord

1) I had guests here this summer who were very disappointed to not be able to drive across the mountain. No doubt, they will pass their message along to would be visitors.

2) I personally enjoy driving across the mountain from time to time as it reminds me why I moved back here from Toronto. Without the mountain, I might have well as stayed in Toronto. I am not interested in taking a bus and cannot walk long distances.

Olivia Louis

When there was public uproar to the announcement to limit access to Camilien Houde, I understood the situation as one in which people were being given a solution to something they didn't already realize was a problem. While I was very open to the suggestion that through-traffic be eliminated across the mountain, I came to a conclusion after the pilot project that surprised me: the problem isn't a big enough one to warrant this extreme a solution, and the solution didn't bring with it the transformation of the mountain that I had expected.

I live in Mile-End, and so access the mountain from the eastern side. I regularly go to the mountain -- walking, and cross-country skiing. We are a family of four without a car, committed to trying to decrease our environmental footprint, though we occasionally enjoy a drive over the mountain via Communauto to visit family in the western part of the city, and to cross country ski from Beaver Lake on very cold days. But I was compelled by the argument that the road was being used as a thorough-fare, and that this was not its original intent, and that removing most of the traffic would open up the mountain's green and recreational spaces. Roads through other major city parks were being removed---why shouldn't access to ours be limited?

However, the pilot period has changed my mind. I now no longer think that limiting through-traffic is worth reducing access to the mountain facilities.

I walked up the mountain this summer with my husband and two teenaged daughters with the specific purpose of exploring the new structures---which were great, though many of the people accessing them seem to have driven up, parking along the side of the road and in the lots---and to see if limited traffic up the east end of Camilien-Houde changed my experience of the mountain. What I found was this: the mountain didn't seem newly transformed, with the potential for greater green recreational space realized. I understood that East Camilien-Houde is a natural cut through the mountain, and that even without the road, the mountain is naturally split -- with a tall and steep cliff dividing much of it, and then the cemetery on most of the other side. And Camilien-Houde is so steep that I would never or rarely bike up that path (and I cycle most places) -- it is only for the most avid and fit cyclists. The trade-off of the reduced traffic for the convenience of accessing Beaver Lake from the East just didn't seem worth it, particularly for people with small children, the elderly, or the disabled, and in the winter.

If you want to limit through-traffic, lower the speed limit, add stop signs or traffic lights along the road, and police these. Encourage people to take public transit to Beaver Lake by maintaining increased service. But banning access to a road by car that brings people to a major outdoor recreational and leisure centre in the city works at cross purposes with promoting outdoor activity, ecological awareness, and well-being among citizens. (Finally, comparisons with Central Park are not very helpful---there are still a number of roads cutting through it, and Central Park is 3.4 km while the mountain is 10 km. And Prospect Park is even smaller than Central Park.)

Bronwen Low

MAKING MONT-ROYAL ACCESSIBLE

The Ville de Montréal seeks to continue developing a comprehensive strategy for improving accessibility to Mont-Royal as part of a long-standing mandate to render this important civic asset more ‘user-friendly’ for inhabitants and visitors alike. My comments to the Commission about the PILOT PROJECT (Les voies d’accès au mont Royal—Camillien-Houde / Remembrance) are simple and straightforward. They boil down to three key arguments, summarised at the end of this document.

CONTEXT

The pilot project that was run over several months in mid-2018, banning motorists from using the road link to travel ‘over the mountain’ between Chemin de la Côte-des-Neiges in the west with Chemin de la Côte-Sainte-Catherine in the east, has been the subject of fierce controversy for many reasons. This pilot project is not an isolated event in time and space, however; like other major metropolitan regions in North America, Montréal is now struggling with how to balance competing uses of the groundplane, especially as researchers, practitioners, decision-makers, and the general public question the suitability of ‘mobility’-focused transportation strategies for (sub)urban contexts where quality of life, safety, and ‘liveability’ are recognised as being generally at odds with high-speed automobile traffic.

The problématique represented by this pilot project is one that goes far beyond the site in question (Camillien-Houde / Remembrance), beyond Mont-Royal as a jewel in the metropolitan landscape, and indeed far beyond the Montréal metropolitan region. It concerns professional practice in architecture, landscape architecture, urban design, planning, civil engineering, and landscape management; it moreover concerns how local governments can develop progressive strategies for ensuring full participation of diverse publics in both shaping and experiencing major civic assets. The issue is this: Roads and other forms of linear transportation infrastructure fragment landscapes for humans and animals alike, resulting in barriers to the safe movement of vulnerable users and creating problematic situations that often require expensive remediation measures as well as increased costs and disbenefits. Debates in Montréal are noteworthy in this respect, as evidenced by the challenges associated with level crossings for the many railway lines criss-crossing the metropolitan region. Increased public interest in active modes of transportation (walking and cycling) increasingly intersect with intensive efforts by all levels of government to reduce motoring, to provide new opportunities for the everyday exercise represented by ‘self-propelled’ movement, and to rethink the transportation-enabling surfaces of our cities and suburbs—described in urban design and landscape planning as the ‘groundplane’—to ensure safe passage for all users and sustainable cohabitation among different modes of travel (Armand & Rochette, 2011; Carlson *et al.*, 2017; Chillón *et al.*, 2011; El-Geneidy *et al.*, 2011; Jensen *et al.*, 2017; Lister *et al.*, 2012, 2015a, 2015b; Morency *et al.*, 2013; Sallis *et al.*, 2004). The literature abounds with useful work on the substantive and technical issues associated with transforming roads, railways, and the landscapes in which they sit to ‘weave’ transportation infrastructure more deftly and sustainably together with its milieu. Montréal therefore has an exciting opportunity to develop a showcase strategy that takes into account the wide array of needs and desires for access to Mont-Royal.

WHAT SHOULD BE DONE?

The Ville de Montréal must take into consideration the following points as it moves forward on improving access to Mont-Royal through retrofitting the roadways over the mountain and their adjacent spaces.

1. Ensuring access to Mont-Royal means *providing a wide range of options for people who have different capacities of movement*. Closing the road to through traffic is a simplistic and narrow-minded solution that will reduce the accessibility to many people who would be considered ‘able-bodied’ (capable of walking, cycling, etc.) and those who have limited mobility. No plans have been convincingly presented for introducing new modes of access in conjunction with the pilot project such as high-frequency shuttle buses, a new funicular railway and/or cable car. Closing the roadway to through traffic will represent a net loss in accessibility.
2. The rethinking of the voies d’accès au mont Royal (Camillien-Houde / Remembrance) is *an important and timely opportunity to have a broader public discussion about cohabitation of public space among private motorised vehicles, active transportation (walking and cycling), public transit, and other uses or users (including non-human actors)*. Important work has been done for decades in other contexts on which Montréal can draw as it develops a more sophisticated set of policies and standard practices for ensuring the safe, harmonious, and convivial sharing of public ways (including streets, roads, park spaces, etc.). Strategies such as Complete Streets and new infrastructures for landscape connectivity have been successfully implemented in contexts similar to Mont-Royal (Armand & Rochette, 2011; Babb *et al.*, 2016; Carlson *et al.*, 2017; Chillón *et al.*, 2011; Gregg & Hess, 2018; Jensen *et al.*, 2017; Lister *et al.*, 2012, 2015a, 2015b; Smith *et al.*, 2010; Villwock-Witte *et al.*, 2012). Montréal should learn from these strategies, not ignore them.

3. The innovative strategies mentioned in my second point should be *undertaken in ways that enable planners, engineers, designers, and other key stakeholders to work together—with input from everyday citizens—to develop meaningful ways to ensure the safe cohabitation of a wide range of activities and (ecosystem) functions, both mobile and stationary, in public space.* Further developing a ‘retrofit’ strategy for the roadway over Mont-Royal is therefore an exciting opportunity to move forward on design and management approaches that allow for meaningful interdisciplinary coproduction. Montréal can show leadership in getting beyond simplistic ‘black-and-white’ responses to complex questions. Banning through vehicular traffic is an old-fashioned, reductionist strategy that has no place in a city that prides itself on innovation in design and participatory democracy. In particular, a deepened investigation into how to proceed on remaking the groundplane represented by Camillien-Houde / Remembrance will enable Montréal to contribute to a major challenge now facing practitioners, policymakers, and elected officials around the world. This is *procedural* in nature, and it concerns the difficulties of changing institutional practices and professional cultures (Armand & Rochette, 2011; Lister *et al.*, 2012, 2015a, 2015b; Medeiros, 2016; Morency *et al.*, 2013; Smith *et al.*, 2010). Even where innovative strategies have been developed to improve landscape connectivity, implementation has been slow, sparse, and ad-hoc. Addressing these issues is not solely a technical or research challenge; it is about working collaboratively across disciplines and building political, economic, and cultural consensus with diverse publics playing a meaningful role in deliberations about the future of our most cherished landscapes. The work that we need to do together is one that I have described elsewhere as an ‘urbanisme des possibles’ (Luka *et al.*, 2015). Montréal can and should be a leader in this respect.

I submit this memorandum as a private citizen, but I draw on 20 years of action-research and real-world practice in the fields of architecture, urban design, and landscape planning. Thus, while I do not write officially to represent the institution where I have been employed for 13 years, I offer these comments as a citizen whose professional, scholarly, and civil-society work revolves around core substantive and procedural concerns represented by the Mont-Royal dossier. I sincerely hope that the Commission will take very seriously the three recommendations presented here made; I wish it every success in synthesising what I understand to be a record-breaking number of submissions from the general public.



Nik Luka, M.Arch., Ph.D.

*Associate Professor, Schools of Architecture and Urban Planning
Associate Member, School of Environment
Associate Member, Institute for Health and Social Policy (IHSP)
Member, Centre for Interdisciplinary Research on Montréal (CIRM)
Member, Trotter Institute for Sustainability in Engineering and Design (TISED)*

McGill University

Montréal, Thursday the 22nd of November 2018

WORKS CITED

- Armand, M.-H., & Rochette, A. (2011). Réaménager la ville, un quartier à la fois : L'initiative Quartiers verts, actifs et en santé. *Urbanité(hiver)*, 30-34.
- Babb, A., & Watkins, K. E. (2016). Complete Streets policies and public transit. *Transportation Research Record*, 2543, 14-24.
- Carlson, S. A., Paul, P., Kumar, G., Watson, K. B., Atherton, E., & Fulton, J. E. (2017). Prevalence of Complete Streets policies in U.S. municipalities. *Journal of Transport & Health*, 5, 142-150.
- Chillón, P., Evenson, K. R., Vaughn, A., & Ward, D. S. (2011). A systematic review of interventions for promoting active transportation to school. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8(10), 1-17.
- El-Geneidy, A. M., Cerdá, A., Fischler, R., & Luka, N. (2011). Evaluating the impacts of transportation plans using accessibility measures: a test case in Montréal. *Canadian Journal of Urban Research*, 20(1), 81-104.
- Gregg, K., & Hess, P. (2018). Complete streets at the municipal level: A review of American municipal Complete Street Policy. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1-12.
- Jensen, W. A., Stump, T. K., Brown, B. B., Werner, C. M., & Smith, K. R. (2017). Walkability, complete streets, and gender: Who benefits most? *Health & Place*, 48, 80-89.
- Lister, N.-M. (2012). Crossing the road, raising the bar: the ARC International Design Competition. *Ecological Restoration*, 30(4), 335-340.
- Lister, N.-M. (2015a). New infrastructure for landscape connectivity. *LA+ Interdisciplinary Journal of Landscape Architecture*, 1, 44-52.
- Lister, N.-M., Brocki, M., & Ament, R. (2015b). Integrated adaptive design for wildlife movement under climate change. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 13(9), 493-502.
- Luka, N., Gendron, P.-É., Cudmore, J., & Mikadze, V. (2015). Pour un urbanisme des possibles dans le Quartier des spectacles. In S. Harel, L. Lussier, & J. Thibert (Eds.), *Le Quartier des spectacles et le chantier de l'imaginaire montréalais* (pp. 185-201). Québec City: Presses de l'Université Laval.
- Medeiros, A. (2016). Declining infrastructure and its opportunities: Gardiner East Environmental Assessment. In R. Thomas (Ed.), *Planning Canada : A case study approach* (pp. 384-396). Don Mills: Oxford University Press.
- Morency, P., Archambault, J., Cloutier, M.-S., Tremblay, M., Plante, C., & Dubé, A. S. (2013). *Sécurité des piétons en milieu urbain: enquête sur les aménagements routiers aux intersections*. Montréal: Agence de la santé et des services sociaux, Direction de santé publique.
- Smith, R., Reed, S., & Baker, S. (2010). Complete streets: from policy statements to programs and planning, opportunities abound for improving the accessibility of the transportation system for all users. *Public Roads*, 74(1), 12-17.
- Villwock-Witte, N., Gleason, R., & Shapiro, P. (2012). Good practices to encourage bicycling and pedestrians on federal lands: 11 components. *Transportation Research Record*, 2307, 80-89.

I am definitely against the closing of Remembrance road. Coming from the West Island and trying to access the mountain is difficult.....parking lot listed as full (but actually wasn't), walked up to access cemetery from Lac Castor parking and while crossing the street was nearly hit by several cyclist who ignored the stop sign.

Jane Lumsden

I feel all roads should be open to traffic.

Thanksgiving weekend we attempted to take my son and his girlfriend from California to the lookout. 45 minutes in traffic. My husband dropped us off and continued along to where he could turn around to pick us up. My sons girlfriend was in a leg brace awaiting surgery. We attempted to cross at the lights on the crosswalk and we're almost run down by a cyclist burning the lights and yelling at the pedestrians. Is this the image we want to share with tourists to Montreal? We were embarrassed and ashamed. The mountain should be open to everyone not just cyclists training who have no respect for others.

Stacie Lundell

Letter to the Editor, Montreal Gazette

I was raised to believe that our elected officials, particularly in municipal government, cared about the public good, that they governed based on Utilitarian principles of democracy – the greatest good for the greatest number. I plead to you, Mayor Plante, to reverse what has been your blatant disregard of these and other basic democratic principles by returning our Mountain to the many, the thousands of families, elderly, handicapped, cemetery visitors, motorists, who treasure the 10 minute drive over the mountain for a bit of country in our urban world, tourists, all of whom, in Josh Freed’s words, are the “losers” of your 5 month pilot project. They did not go to the mountain this summer because you made access so obstructive and unwelcoming.

Rather, you gave the Mountain to the few, the super-fit 18 to 30 age group of cyclists and denied it to the rest of us.

Moreover, the City’s self serving, deeply flawed report and Luc Fernandez’s egregious claim that the pilot project was a success defies the facts on the ground. Mayor Plante, your approval rating already low, should you not return Our Mountain to us, most assuredly you will be a one term mayor.

Arlene Lutter

Westmount, Quebec

Sujet: Mont Royal road access

Message:

The road belongs to all of us and we can all have fair access. For drivers, make it a toll road. Install a chip in the car. Imbed a sensor in the road and install a camera to catch cheaters. Fine the cheaters. Bill the others monthly. It can all be done electronically. Add an exit booth for those who have no chip but are willing to pay. Tolls can be limited to specific times, such as rush hour periods. (Traffic patterns should be studied for a year upon implementation of the system to figure out what works best.) While safety for cyclists is indeed important, giving them full priority is undemocratic. They are a relatively small proportion of all who use the road.

Encouraging walking and cycling is good but not at the expense of those who are mobility challenged, pregnant, elderly, visiting the cemetery or otherwise unable to walk or cycle everywhere. All taxpayers should have reasonable access. Closings for special events seems to have been very successful. No need to give that up.

Judith MacDonald

Je crois que le chemin Camillien-Houde doit rester ouvert, car on fait que déplacer le problème de l'autre côté de la montagne sur le chemin opposé lorsque nous voulons faire le tour. Pour trouver un chemin d'entente nous devrions peut-être créer une piste cyclable qui ne serait pas adjacente à la route.

Laurence Mackay

Bonjour,

J'écris pour vous informer que je me suis c^ontre la fermeture du
voie Camillien Houde.

J'habite au plateau et je visit la montaigne beaucoup.

J'ai remarqué pendant l'été de 2018 qu'il y avait moins des
visiteurs à cet parc que les années précédant.

Ça peut-être sensible de fermer le chemin pendant les fins de
semain de l'été.

Les barrieres en béton, bien placer, fera un environnement plus sauf
pour les vélosportifs.

En plus, un grand source de delai en direction vers Avenue de Parc
est l'arrêt d'autobus, prêt de stationnement de Maison Smith. Il y a
de place à coté est du chemin pour un "pull-out" pour l'autobus.

Merci et bien à vous,

Phil Mackenzie.

Bonjour,

Je me suis contre la fermeture de Camillen-Houde. Ce n'est pas
nécessaire.

Merci,

Phil Mackenzie.

I wish to confirm that I am very, very much against the idea of closing the mountain road to car traffic.

I have very much appreciated, and highly regard, the published opinions and careful and considerate thoughts/writings of Josh Freed and Bill Bronstein of the Montreal Gazette.

I am an adamant promoter of lowering the speed limit to 30 kph, and constructing proper bike lanes.

Also promote posting many clear signs in French and English forbidding u-turns, (presently they are only in French and let us not forget the person was from the U.S. who was in the vehicle that hit the cyclist).

The mountain is a truly beautiful part of our city, distinct, to be shared in a way that is accessible by all. One cannot compare it to Central Park, because there are more roads in Central Park, and they keep one open to through traffic.

I absolutely adore traversing the city over the mountain, it is an important time of tranquility, peace, and beauty. As a musician playing a large instrument (and being 63 yrs old), I need to use the car often to transport my instrument, and often have to travel to various parts of the city, and the most expedient, most beautiful, most calming, most transcending route is over the mountain. It provides a respite from the chaos of the city, there are very few cars whenever I use the route. There are also very, very few bicycles I see in the route.

It is a very demanding bicycle route, and such a large route should not be given over solely to the very few cyclists capable of using it.

Furthermore, the surrounding street of Pines, Eduard Monpetit, etc. etc., for example would be overused - and travelling over the mountain is undeniably the fastest route.

I do not see any evidence whatsoever that restricting traversing the mountain makes any difference to the safety of cyclists.

The very special route should be shared by pedestrians, cyclists and cars.

I found the uncooperative manner in which the City decided and implemented the ruling was unfair, was undemocratic - it was autocratic. Municipal government exists to serve the population, not the other way around. And they should listen carefully to the majority.

Betsy (Elizabeth) MacMillan

Bonjour,

Il se trouve que je suis un utilisateur quasi exclusif des transports en commun et de bixi pour me rendre au travail au centre-ville, ainsi qu'à de nombreuses activités. De même, j'ai été très longtemps membre de Communauto.

Il n'en demeure pas moins que nous avons été contraint d'acheter et d'utiliser une voiture dès lors que nous avons eu des enfants. Tout particulièrement pour les transporter à leur école matins et soirs de l'Est à l'Ouest du Mont-Royal, empruntant dès lors la voie Camillien-Houde.

Il ne s'agit donc pas d'un choix mais d'une nécessité ! Et de vouloir nous faire passer autre part que par la montagne ne nous fait qu'utiliser notre véhicule sur une plus longue durée, tout en consommant et polluant plus...

Quant à vouloir opposer le transit et l'usage de la montagne, c'est là un faux débat : aux horaires de transit il y a bien peu de pratiquants de plein air - cyclistes compris -, et les fins de semaine, il y a trop de trafic se rendant aux stationnements pour que le transit soit une option valable.

Un aménagement de la voie Camillien-Houde / Remembrance (qui soit dit en passant ne "coupe" pas le parc du Mont-Royal, mais le contourne) est très certainement nécessaire, avec l'aménagement d'une vraie piste cyclable, ainsi que la possibilité de faire demi-tour pour se rendre sur le belvédère. La sécurité de tous sera alors vraiment améliorée, notamment pour les cyclistes (lesquels encore une fois sont bien plus nombreux les jours où le trafic se fait vers et depuis les stationnements).

Autre point de frustration lors de la fermeture de la voie : nos fils ayant été cet été au camp de jour des amis de la Montagne, il était

bien plus compliqué d'avoir un point de rendez-vous commun alors que les animateurs, les parents et les enfants arrivaient des deux stationnements éloignés.

Cordialement

Laurent Magnin

Sujet: Camilien-Houde closure

Message: Laissez la rue ouvert a tous! Merci

Sandra Mai

NOVEMBER 4, 2018

Office de consultation publique de Montréal
Luc Ferrandez, Mayor of Plateau Mont Royal
1550 rue Metcalfe, Bureau 1414
Montréal, QC H3A 1X6

Monsieur Luc Ferrandez,

I visit Montreal's Mont Royal Park almost everyday of the year, and it is usually at the early hour of 6:00am. I live along the Cote-des-Neiges not far from Remembrance Rd. My favorite walk in the park is from Maison Smith to the Mount Royal Chalet and then the full Olmstead Trail circle walk that passes by Mt. Royal Cross and circles back to Maison Smith. This is my favorite walk because I feel as if I am walking through the woods, and I can loose myself for a short period to time. It is the perfect respite to my otherwise busy city life. I just turned 70 years old this year and in the last few years I have been driving from my home to the Maison Smith parking lot where I begin and end my morning walks.

Of course, my driving to the Maison Smith parking lot came to an end on June 2nd. For the past five months my walks in Mont Royal Park have been limited to the area around Beaver Lake, as I am no longer able to walk the added distance from the Beaver Lake parking lot to Maison Smith and back, in addition to the Olmstead Trail Circle. I guess my age has caught up with me. Yesterday, with the reopening of Camillien-Houde Way, I once again drove to the Maison Smith parking lot and resumed my favorite morning walk. I was absolutely thrilled and so was my dog, Frankie.

Frederick Olmsted, who designed the park, wanted it to be assessable to all Montrealers young and old, rich and poor. Let's keep it that way... and making allowances for the elderly and infirm should be as important as making allowances for bicyclists.

And for the record, Camillien-Houde Way does not cut through the middle of Mont Royal Park. It is the dividing line that runs along the Park's northern edge and the Cemeteries southern edge, and it affords access to both. Also, for the record, yes, New York City closed the Central Park Circle Drive to traffic this year, but there are still four cross town roads that cut through the Park, i.e., 65th, 79th, 86th & 97th Street Transverses which connect the city's east and west side neighborhoods.

Sincerely,



Christian Malcolm

Please keep the road open. Perhaps consider closing it to cars during the weekend.

Barbara Maldoff

I vote NO to the permanent closure as proposed by City administration. The mountain is for ALL Montrealers not just cyclists. The road has been open for decades and there is no reason to change this. The administration is using the tragic accident caused by a motorist making an illegal turn as an excuse to implement their own agenda. Have they considered that the cyclist's own actions, such as possible speeding or inattention, contributed to this tragedy. Accidents will happen no matter what rules are in place. There are many other ways to reduce the number of future accidents such as increased policing, education, reducing speed limit, more stop signs, and better use of barriers where possible. And, rules should target both motorists and cyclists.

Yes, motorists have caused accidents but cyclists have also caused many accidents. As a suburb resident who always used bus and metro to access my various work places in the downtown area for about 50 years, I have personally witnessed many, many incidents and near-accidents to motorists and pedestrians caused by cyclists and have been personally almost run over on numerous occasions. Do not blame only motorists. Cyclists on the mountain should equally be held to account for their share of responsibility.

Our administration has much bigger issues to resolve and should not be focusing so much of their attention to banning the use of cars, which seems to be their ultimate goal.

Micheline Mancini

NO - there is absolutely no reason to bar complete access to OUR mountain. The only reason our current city administration is hell-bent on proceeding with this is because they are anti-car. The only opinions that seem to matter to our Mayor and her party are those that align to their own personal opinions. You were not elected to implement your agenda - you have an obligation to consider the best interests and wishes of all Montrealers, regardless of whether you personally agree or not. Understand that cars are here to stay and so are bicycles. The two can live in harmony if the administration uses a little common sense and considers the interests of ALL Montrealers, which includes the suburb and off-island residents. Our administration's anti-car policies will eventually turn our downtown and surrounding areas into ghost towns, accessible only to those who live within bicycling distance. Continue down this path and you will reap the results at the next election.

P.S. The City's "public opinion" poll on the summer closure was an insult to our intelligence. I too can conduct a poll - one that will have the complete opposite results.

Nicola Mancini

Montréal, 22 novembre 2018

Mme Nicole Brodeur
Présidente de la commission
Office de consultation publique de Montréal

Objet : Consultation publique sur les voies d'accès au parc du Mont-Royal

Madame,

Dans le cadre de la consultation publique sur les voies d'accès au parc du Mont-Royal nous présentons une opinion écrite au point de vue d'un skieur.

Nous joignons à l'annexe 2 et 3 notre mémoire présenté lors de la consultation publique sur l'aménagement de l'avenue McGill College.

Selon nous, le véritable point d'entrée du parc du Mont-Royal est l'avenue McGill College. Les touristes l'ont compris; pour s'en convaincre, il s'agit de s'installer au portail Roddick ou de s'arrêter au coin de l'avenue des Pins et la rue Peel et d'observer les passants pour le confirmer. Les touristes sont nombreux à prendre l'avenue McGill College pour accéder au parc du Mont-Royal à pied!

Nous constatons que malheureusement bien des Montréalais ne semblent pas avoir adopté ce lien piétonnier important pour accéder au parc du Mont-Royal.

Le parc du Mont-Royal et son lien avec le centre-ville

Voici quelques statistiques sur l'arrondissement Ville-Marie et du parc du Mont-Royal:

- 400 000 travailleurs et étudiants,
- 90 000 habitants,
- 3 stations de métro (McGill, Peel et Guy),
- 1 future gare de train du Réseau express métropolitain (REM),
- 1 gare de train (la gare Centrale) pour les trains interurbains et de banlieues,
- 20 000 places de places de stationnements à moins de 1 km du métro McGill (estimation approximative, le centre-ville possède 48 925 places de stationnements),
- 839 places de stationnements sur le sommet du Mont-Royal.

Bien qu'entourées de plusieurs stations de métro, les installations d'accueil du parc du Mont-Royal demeurent inaccessibles aux skieurs n'ayant pas de voiture. De plus, même s'ils ont des autos, le nombre limité de places de stationnements sur le sommet du Mont-Royal (839 places) restreint le nombre de skieurs pouvant accéder aux infrastructures d'accueil situées au sommet du parc du Mont-Royal.

Transport en commun pour accéder au pavillon du lac des Castors

Nous croyons qu'il est important de favoriser et bonifier l'offre de service en transport en commun pour accéder au pavillon d'accueil du lac aux Castors.

Nul besoin d'un téléphérique ou d'un tramway touristique!

Métro Guy

Pour ceux qui veulent accéder au pavillon d'accueil du lac aux Castors en transport en commun à partir du centre-ville, nous croyons que les lignes d'autobus 165 et 435 sur la rue Côte-de Neiges à partir du métro Guy est le moyen le plus simple et rapide pour accéder au pavillon du lac des Castors. Le temps de transport est de 11 minutes à partir du métro Guy.

Métro Mont-Royal

Pour la ligne d'autobus no 11 à partir du métro Mont-Royal, ce parcours est le plus long qu'un départ du métro Guy. Nous considérons que les lignes no 11 et 711 sont des circuits adéquats pour les citoyens habitant le plateau Mont Royal ou ceux qui sont desservis par la ligne orange de métro. Le temps de transport est de 26 minutes à partir du métro Mont-Royal pour accéder au lac aux castors.

Afin de bonifier l'offre de services en transport en commun, nous croyons qu'il faudrait, dans le futur, avoir un service de navettes autonome sur le chemin Remembrance entre la rue Côte des Neiges et la maison Smith. Les après-midis de fin de semaine, la fréquence de ce service de navettes devrait être significativement augmenté pour rendre l'utilisation des lignes d'autobus 165 et 435 sur Côte-des-Neiges attrayant.

Gestion de la circulation et des stationnements

Nous croyons qu'une meilleure gestion de la circulation sur le chemin Remembrance doit être mise en place afin de diminuer les embouteillages chroniques les après-midis de fins de semaine. Le stationnement de 839 places n'est pas comparable à la capacité de transport de lignes d'autobus indiqués ci-haut et n'est pas comparable aux 49 000 places de stationnement situées dans le centre-ville. La mise en place de panneaux de signalisation à messages variables devraient être prévus pour indiquer que les stationnements sur le parc du Mont-Royal sont complets.

Accès au réseau de transport en commun par les skieurs

Nous souhaitons que la Ville de Montréal incite la STM à modifier son règlement qui interdit de transporter des skis dans le réseau de transport en commun durant les heures de pointes les jours de semaines. Selon nous, si les skis sont attachés ensemble, les skieurs peuvent utiliser le réseau de transport en commun sans mettre en danger les autres usagers.

Conclusions

Selon nous, le centre-ville est le véritable accès au parc du Mont-Royal et des aménagements adéquats pour y accéder à pied ou en ski de fond doivent être mis en place par la Ville.

Nous croyons qu'il est important d'améliorer les accès au parc du Mont-Royal pour les citoyens désirant y accéder par transport actif (piétons, cyclistes et skieurs) sur tous les versants du Mont-Royal.

Des améliorations tel que la mise en place de voies réservées pour autobus ainsi que l'amélioration de la desserte en transport en commun doivent être fait.

Cordialement

Pierre Marcoux
Citoyen

Index des annexes

Annexe 1

Diaporama Accès au Mont-Royal de Pierre Marcoux 2018-11-22

Annexe 2

Mémoire aménagement de l'avenue McGill College de P.Marcoux

Annexe 3

Diaporama aménagement de l'avenue McGill College de P Marcoux

Les voies d'accès au parc du Mont-Royal

Annexe 1

Diaporama du 22 novembre 2018

Opinion écrite présenté à
l'Office de consultation publique de Montréal

par:

Pierre Marcoux

Citoyen

22 novembre 2018



Objet de la consultation

Le 14 mars dernier, le comité exécutif de la Ville de Montréal nous a mandaté afin de tenir une consultation publique sur deux éléments : réfléchir sur l'avenir et l'aménagement des chemins d'accès au parc du Mont-Royal et évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit sur les voies Camillien-Houde et Remembrance. Pendant la durée du projet pilote, des activités variées, en personne et en ligne, seront organisées afin d'évaluer les impacts du projet pilote et imaginer le futur des voies d'accès au parc.

Les voies d'accès au parc du Mont-Royal

Annexe 1

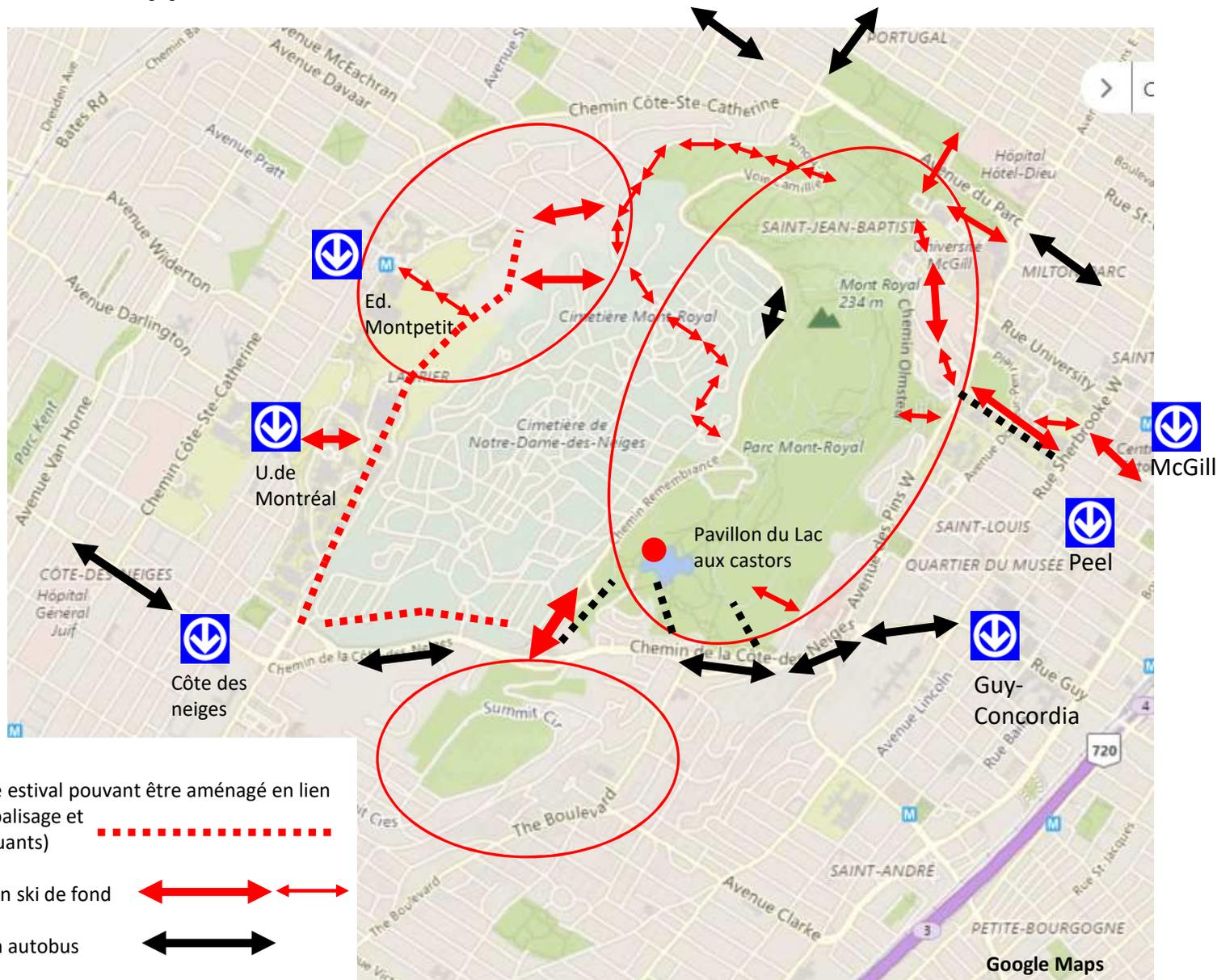
Liens à développer pour favoriser l'accès au parc du Mont-Royal aux piétons et les skieurs

Cet annexe est composé de sections qui définissent les secteurs suivants autour du parc du Mont-Royal. Ce document n'est pas un inventaire exhaustif. Des liens entre l'université de Montréal, les cimetières et les accès via le parc Jeanne-Mance et l'avenue Mont-Royal ne sont pas couvert dans ce document.

Secteurs étudiés

- **Secteur de l'ancien hôpital Royal Victoria**
- **Secteur du lac des Castor au parc Summit**
- **Accès par le métro Guy-Concordia**
- **Accès par l'Hôpital général de Montréal**
- **Agrandissement du réseau des pistes de ski de fond**
 - Secteurs adjacent au lac aux castors et au parc Summit

- Liens à développer



Légende

Sentier pédestre estival pouvant être aménagé en lien de ski de fond (balisage et entretien manquants) 

Liens à prévoir en ski de fond 

Liens existant en autobus 

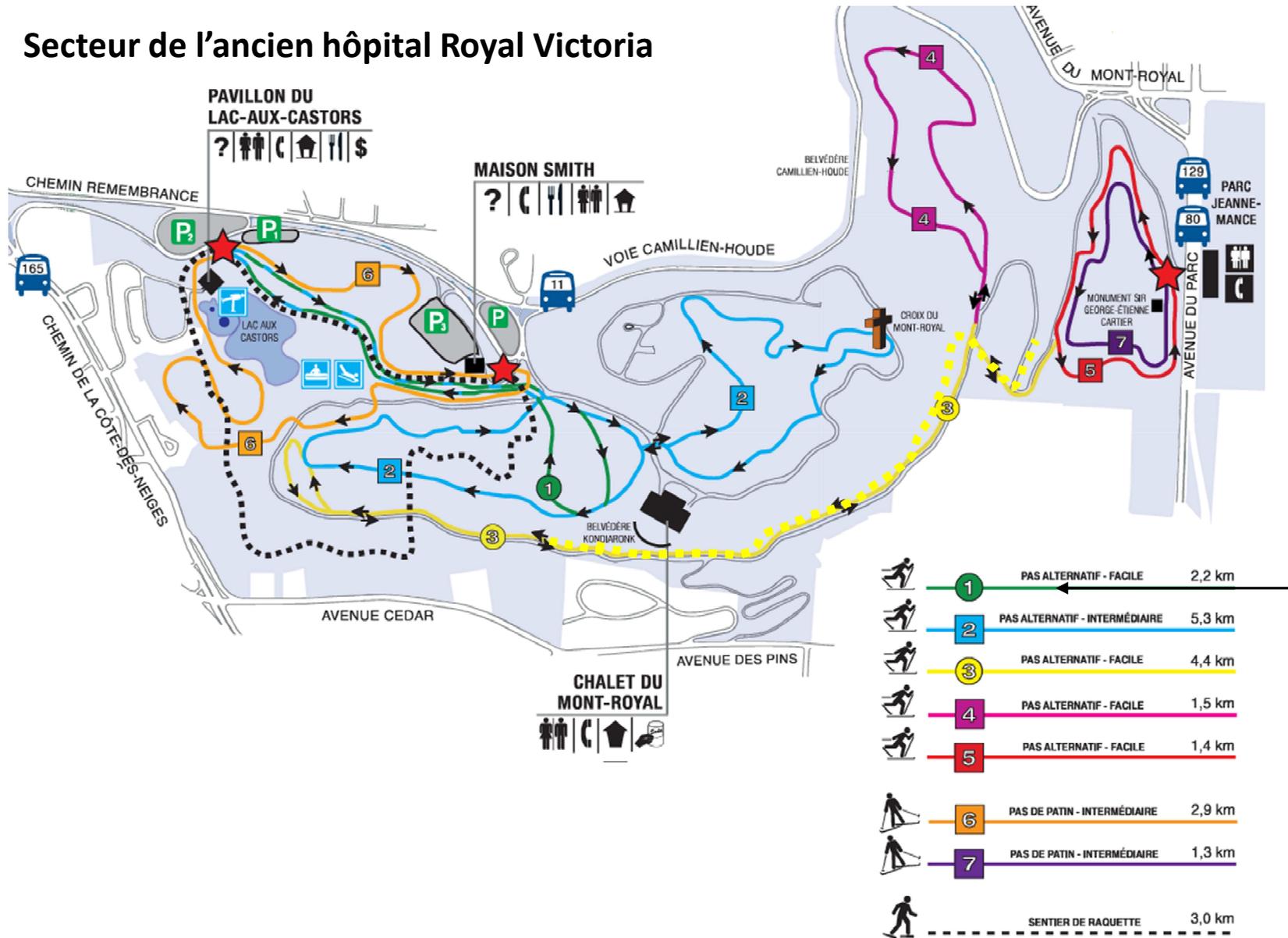
Liens piétonnier a développer 

Zone pouvant être aménagé pour le ski 

Les voies d'accès au parc du Mont-Royal **Annexe 1**

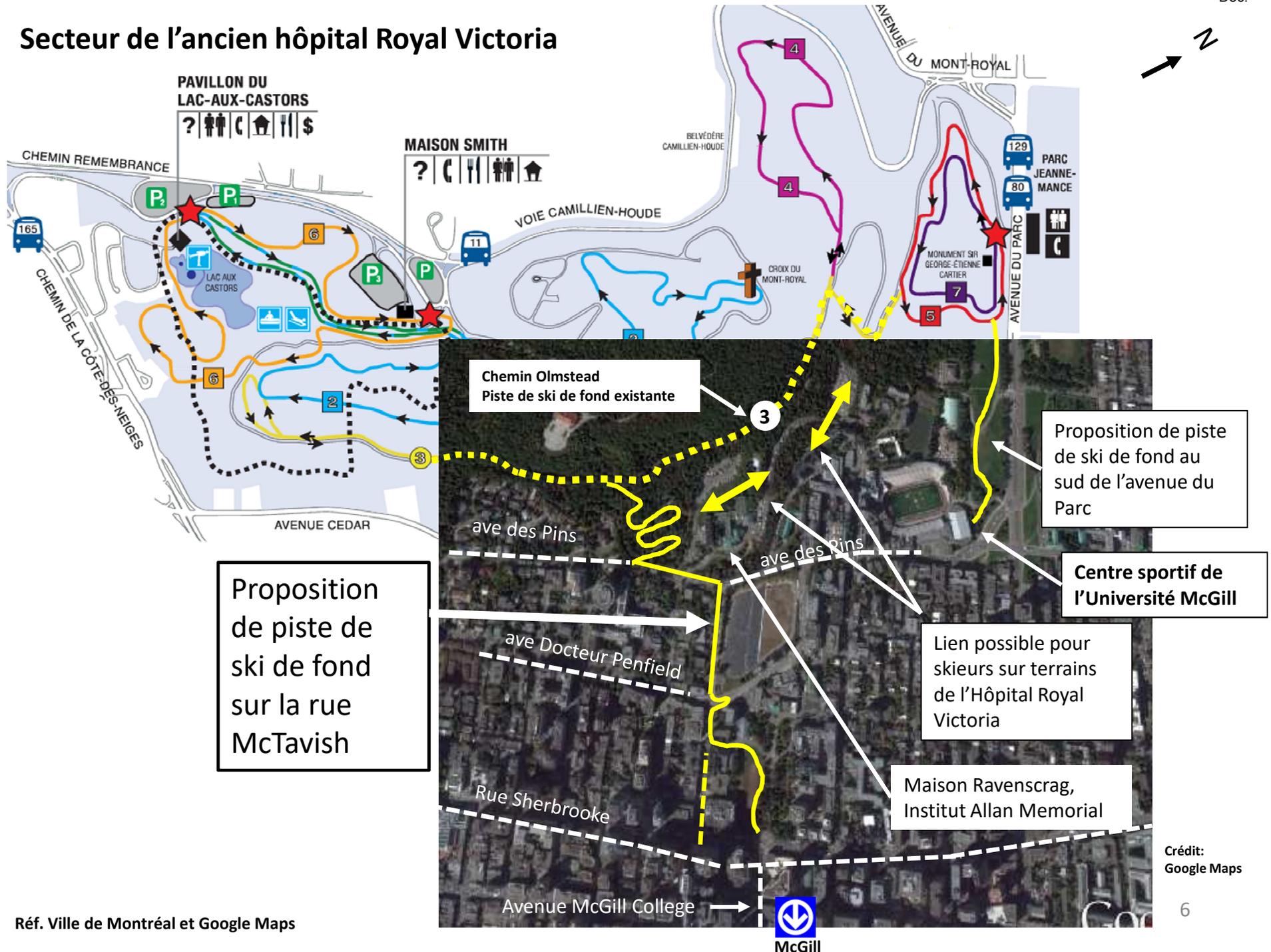
Secteur de l'ancien hôpital Royal Victoria

Secteur de l'ancien hôpital Royal Victoria



Carte du réseau de ski de fond du Mont-Royal

Secteur de l'ancien hôpital Royal Victoria

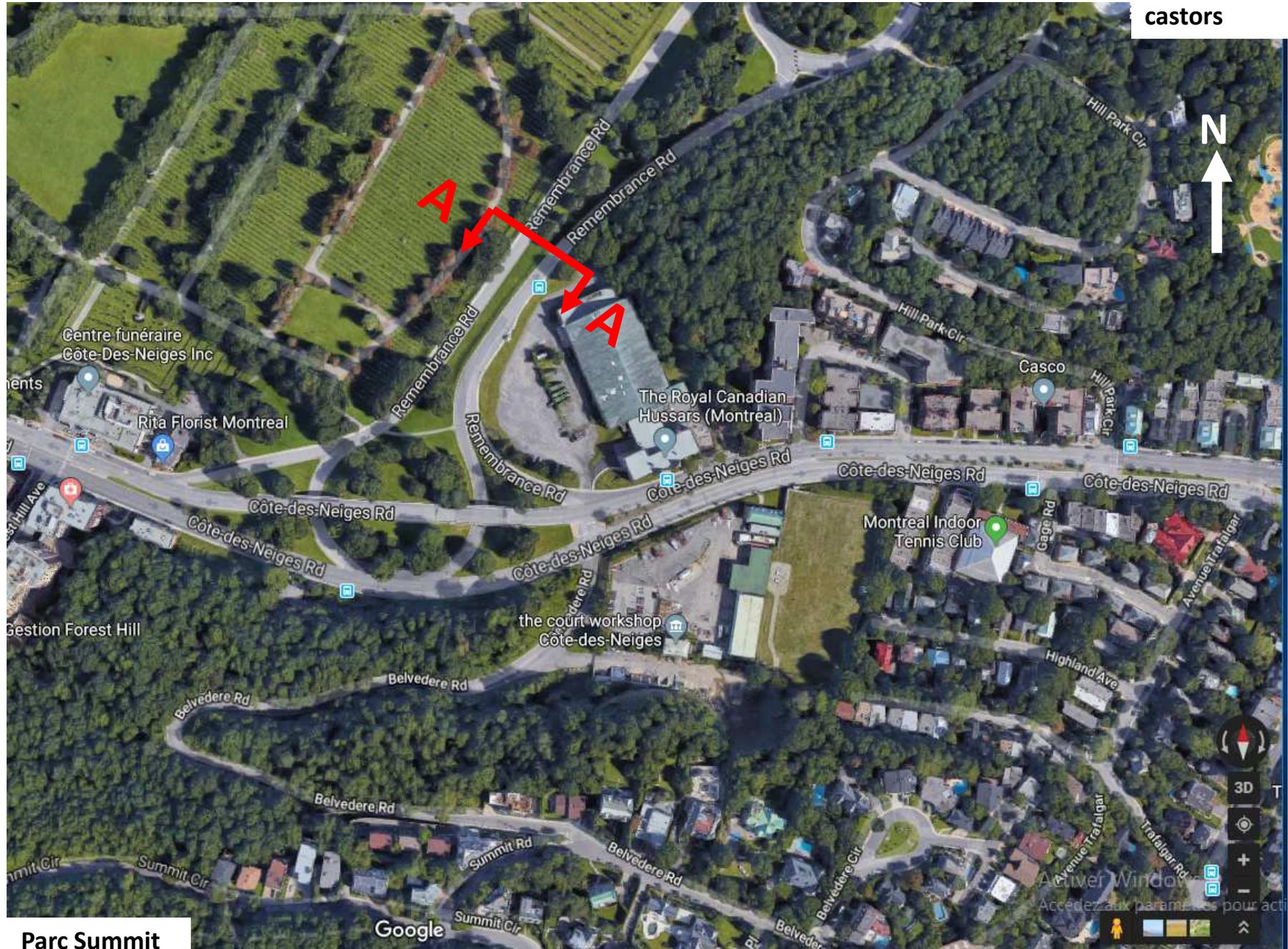


Secteur du lac des Castor au parc Summit

Proposition d'aménagement pour transport actif

Secteur du lac des Castor au parc Summit

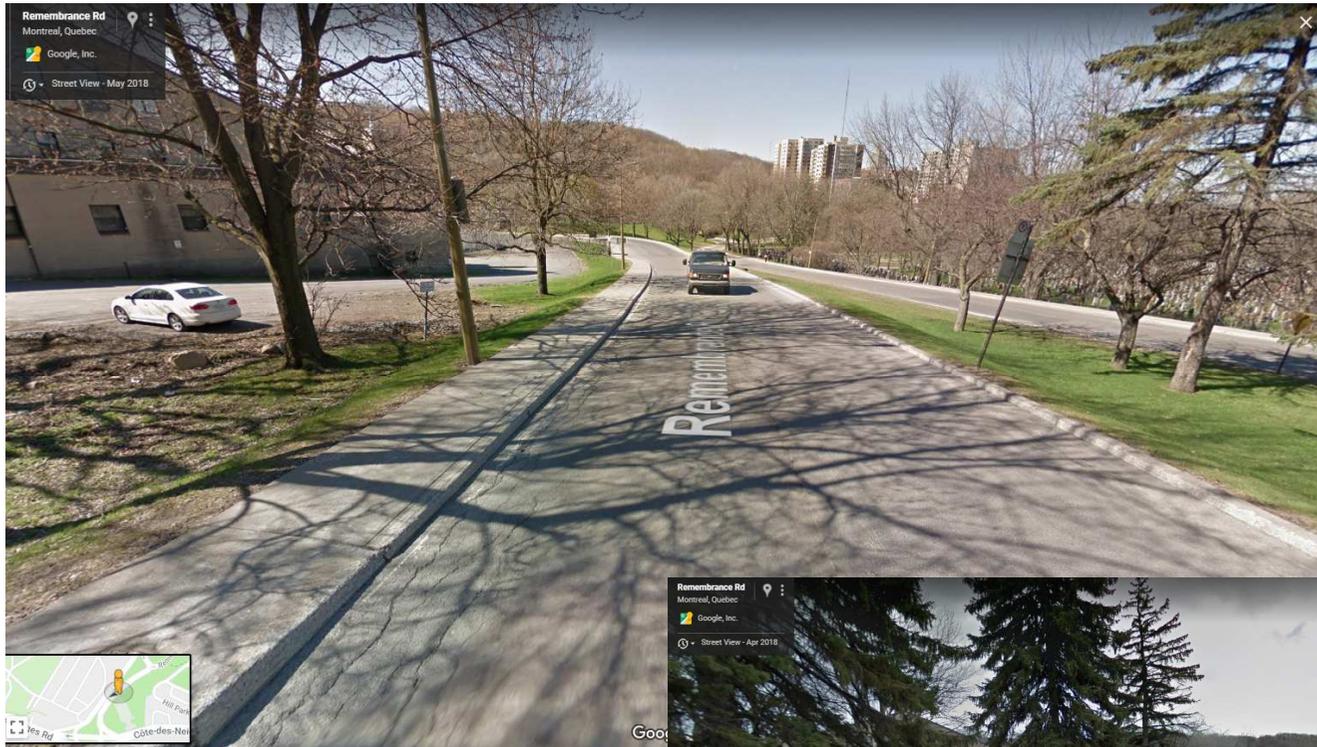
Lac aux
castors



Parc Summit

Réf. Google Maps

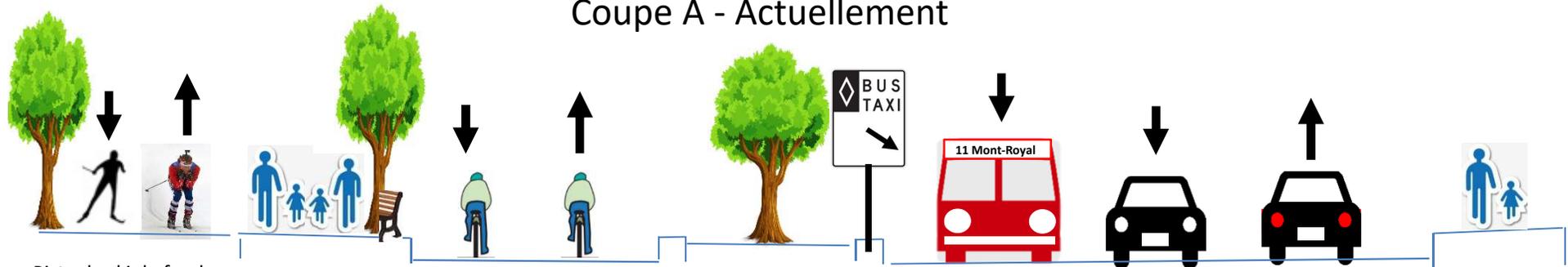
Secteur du lac des Castor au parc Summit En regardant vers Côte-des-Neiges



Secteur du lac des Castor au parc Summit En regardant vers Côte-des-Neiges



Coupe A - Actuellement



Piste de ski de fond vers parc Summit et rue Côte-des-Neiges

Trottoir de type boulevard avec bancs

Voie réservée pour autobus et taxis

Coupe A - Proposé

Notes.
Aménagement préliminaire - Pas à l'échelle

Réf. Pixabay
Arbre: Fruity Paws
Autobus: ArtsyBee
SkiEUR: Skeeze

**Accès par le métro Guy-Concordia
et
l'Hôpital général de Montréal**

Accès par le métro Guy- Concordia

← Point de départ : 1455 Rue Guy, Montréal, QC H3H
Point d'arrivée : 2671 Hill Park Cir, Montréal, QC H3H

08:20 – 08: (11 min.)

165 >

À 08:20 de Guy-Concordia Metro Station (Guy / De Maisonneuve)
3,25 \$CA 5 min

COMPARATEUR D'HORAIRES

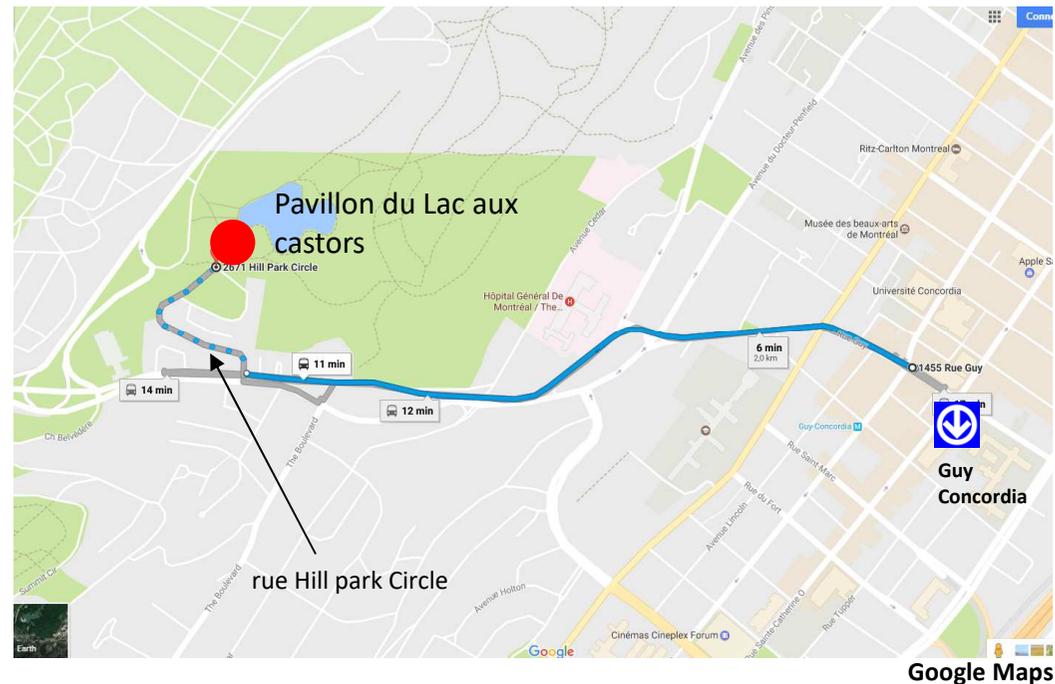
08:20 1455 Rue Guy
Montréal, QC H3H

08:20 Guy-Concordia Metro Station (Guy / D...
 165 165-N
6 min (7 arrêts) - Numéro d'arrêt : 52201 -

08:26 Côte-des-Neiges / Hill Park
À pied
Environ 5 min , 450 m

08:31 2671 Hill Park Cir
Montreal, QC H3H

Coût : 3,25 \$CA



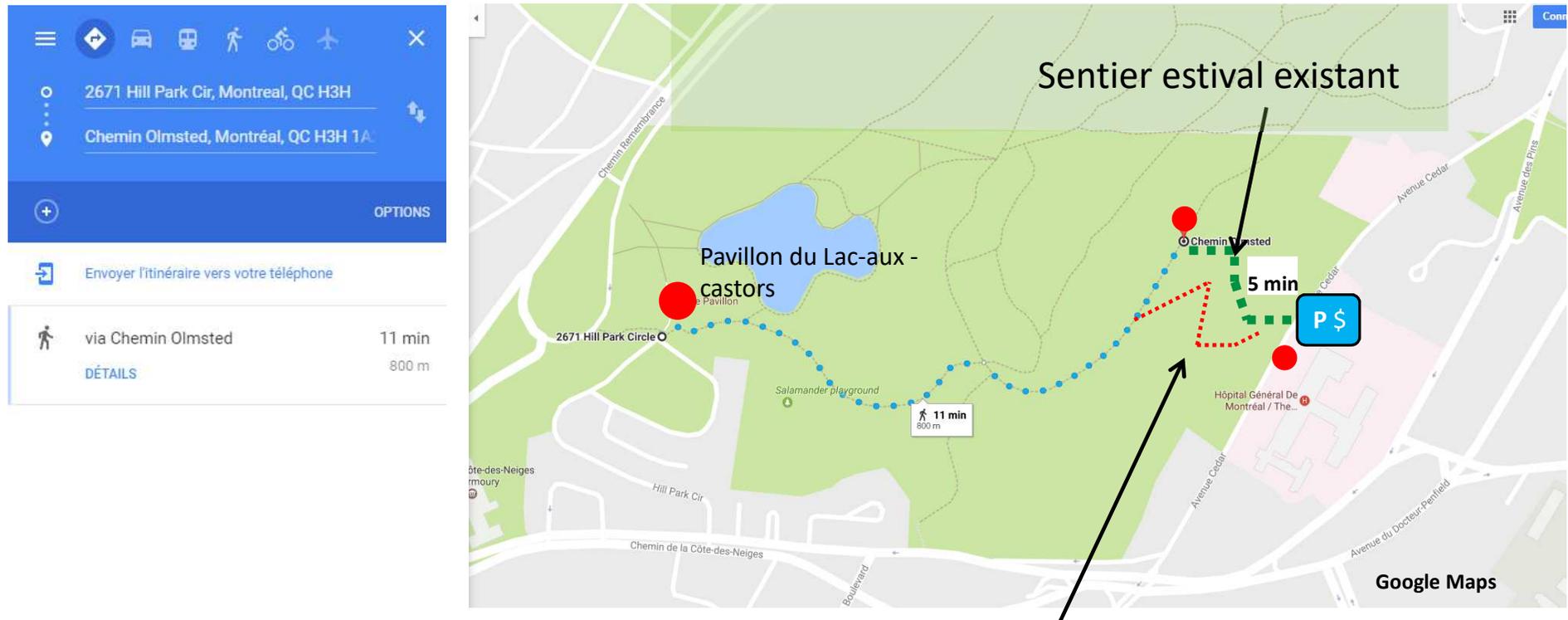
Vue en plan pour se rendre rapidement au lac aux castors en autobus **en 11 minutes** avec les nombreux autobus sur la rue Côte-des-Neiges



Un sac de transport de ski règle tout problème de sécurité!
– Crédit photo La Cordée.com



Accès par l'Hôpital général de Montréal



Piste de ski de fond à créer

Temps de marche de l'Hôpital général de Montréal,
du 1650 rue Cedar au lac aux Castors: 16 minutes

Note. Stationnement étagé (\$), de plusieurs centaines de places,
disponibles la fin de semaine



Accès par le métro Mont-Royal

Mont-Royal, 470 Av. du Mont-Royal Est.
Beaver Lake, Montreal, QC

Leave now OPTIONS

Send directions to your phone

| | | |
|-------------------------|---|--------|
| | 2:40 PM–3:06 PM | 26 min |
| 111 > | 2:42 PM from Station Mont-Royal CA\$3.25 7 min every 15 min | |
| DETAILS | | |
| | 2:44 PM–3:13 PM | 29 min |
| 711 > | | |

[SCHEDULE EXPLORER](#)

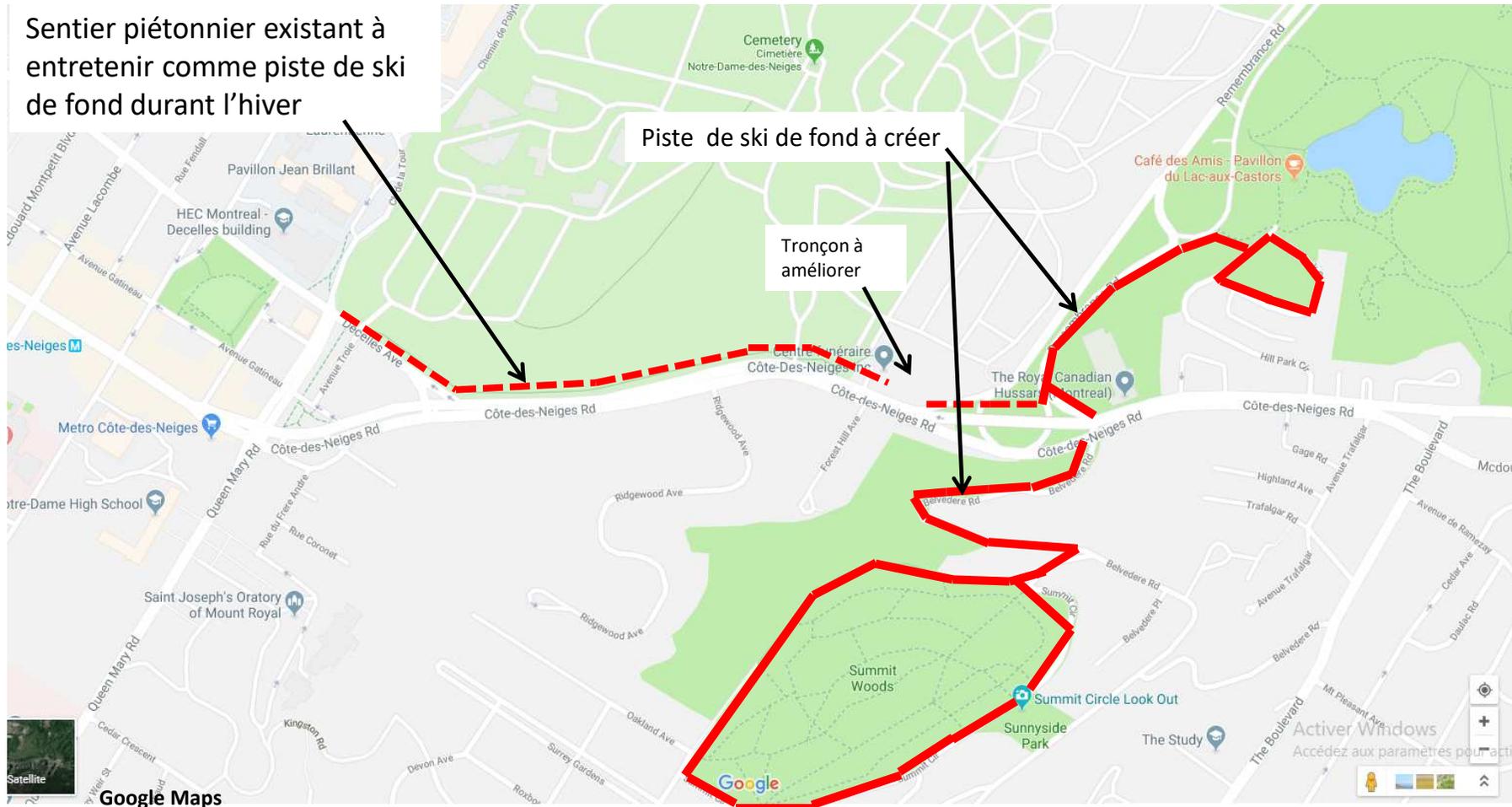
Google Maps

Agrandissement du réseau des pistes de ski de fond

Secteurs adjacent au lac aux castors et au parc Summit

Agrandissement du réseau des pistes de ski de fond

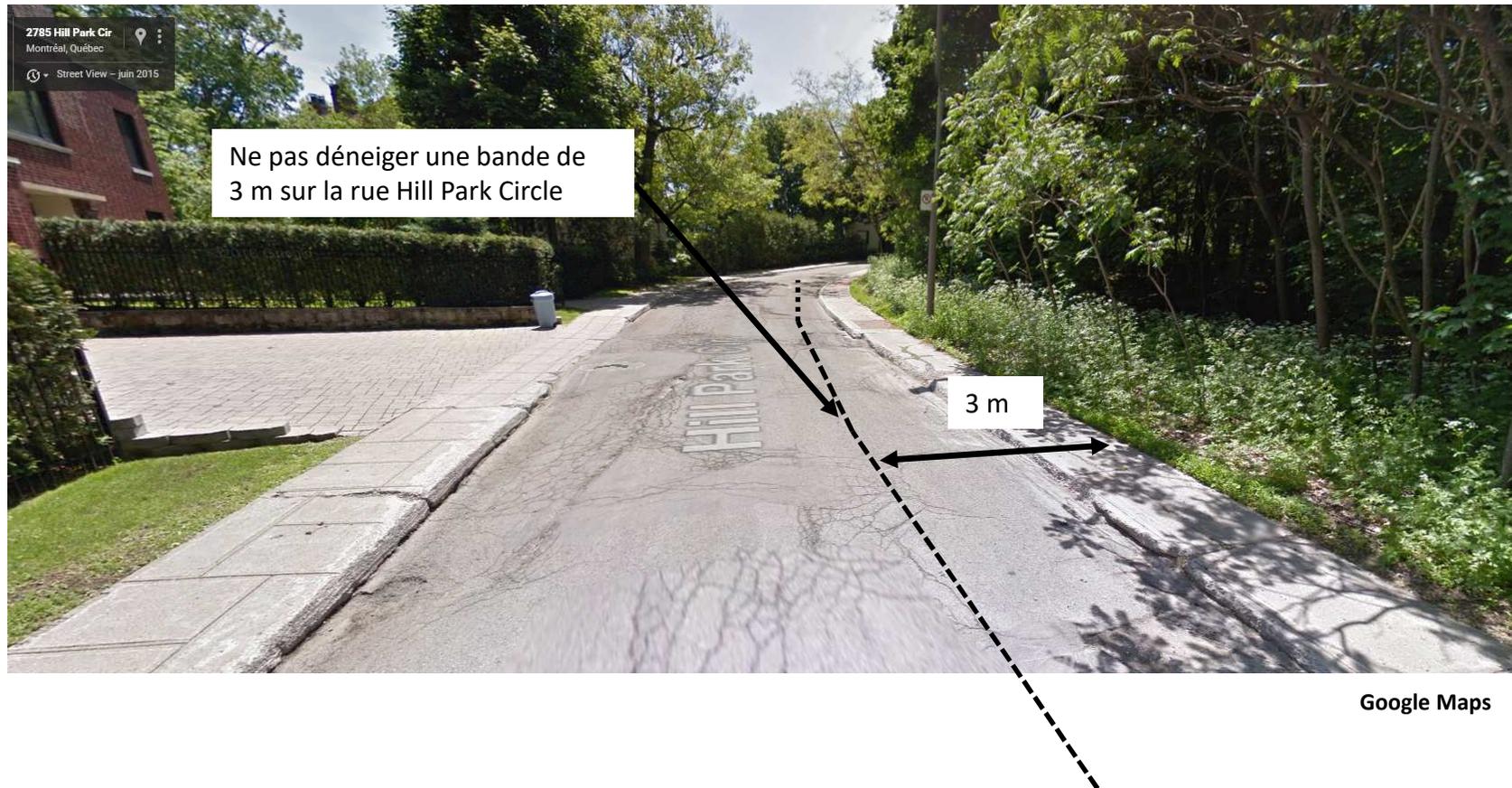
Secteurs adjacents au lac aux castors et au parc Summit



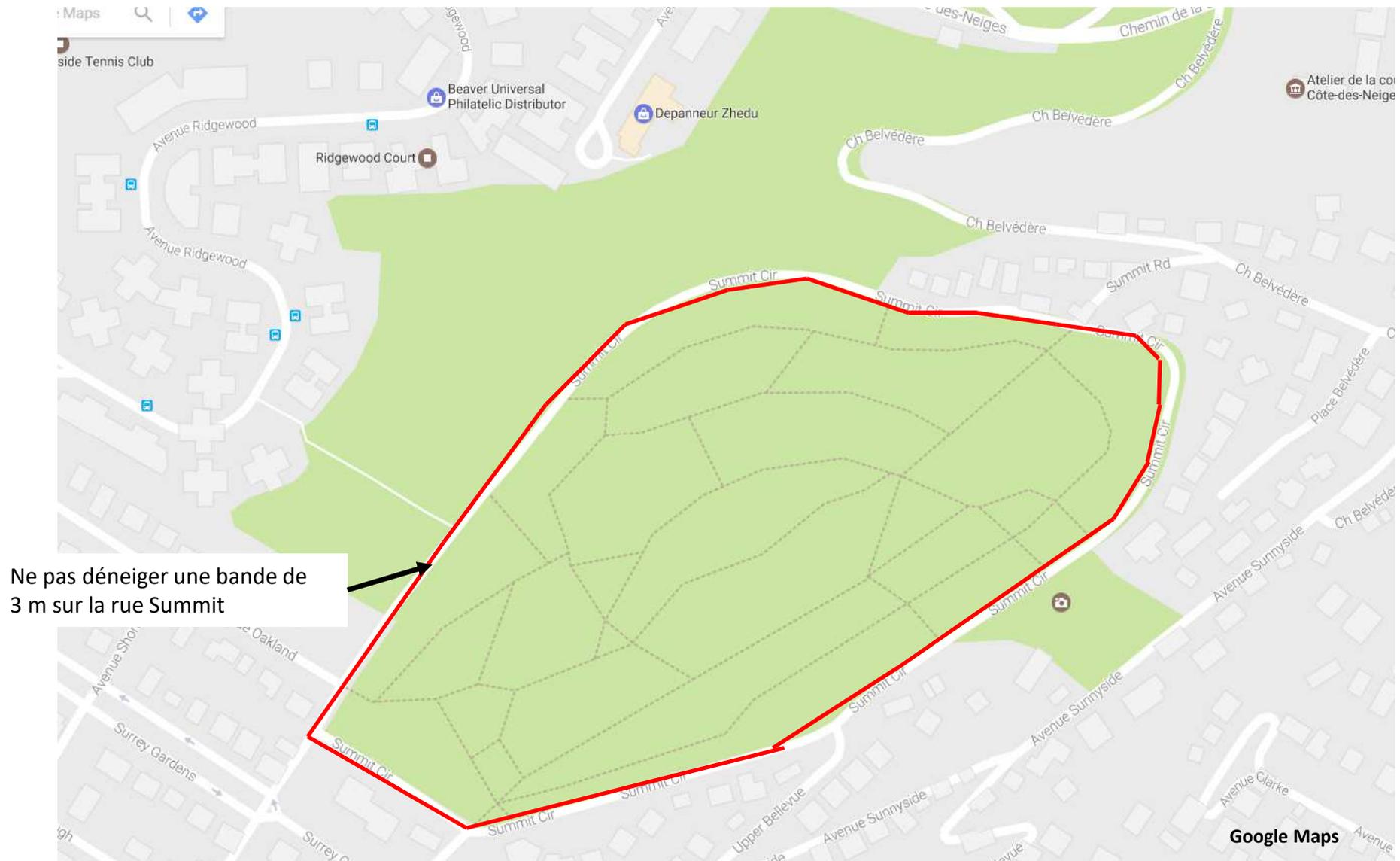
Secteur du Mont-Royal - Hill park Circle- Secteur du Lac-aux-castors



Secteur du Mont-Royal - Hill park Circle- Secteur du Lac-aux-castors



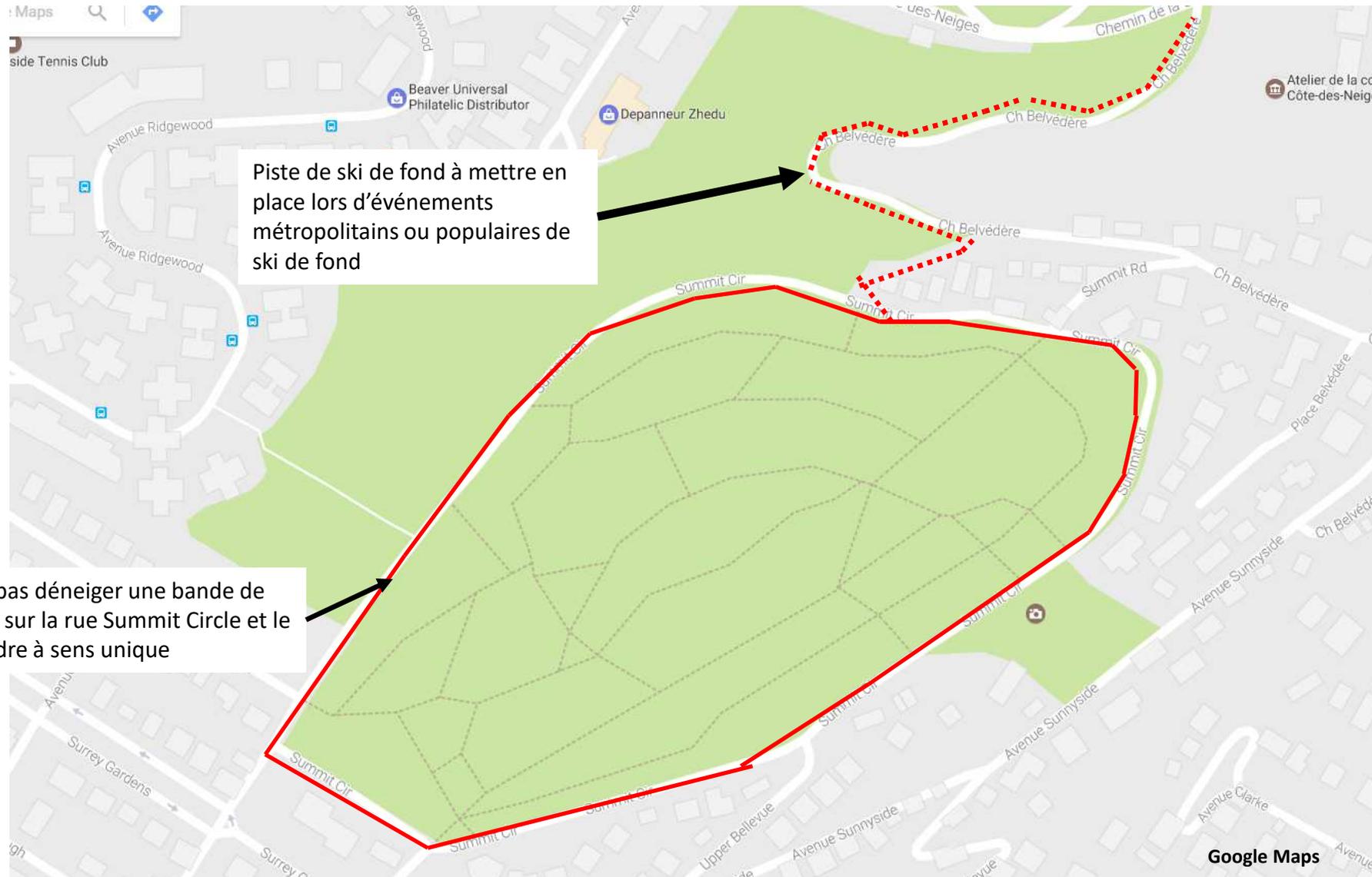
Secteur du Mont-Royal - Secteur parc Summit



Pavillon du Lac-aux-castors



Secteur du Mont-Royal - Secteur parc Summit



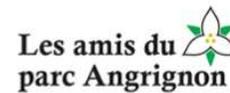
Secteur du Mont-Royal - Secteur parc Summit



Événements populaires de ski de fond

Événements populaires de ski de fond

Événements populaires de ski de fond Le Défi hivernal du parc Angrignon



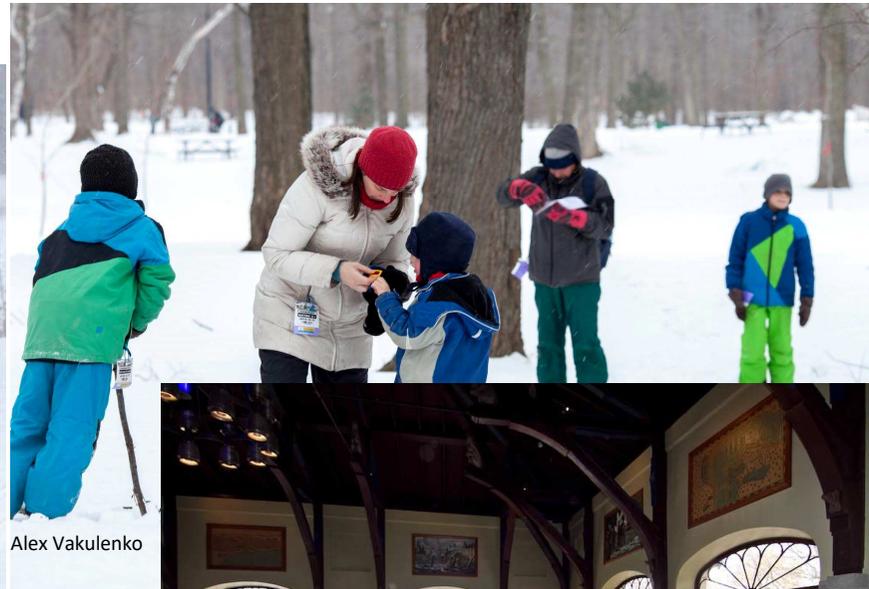
<https://www.facebook.com/lesamisduparcangrignon/>

Événements populaires de ski de fond

Le club d'orientation Ramblers Orienteering



Angrignon Crédit photo: Alex Vakulenko



Alex Vakulenko



Mont-Royal Crédit photo: Ramblers



Angrignon Crédit photo: Alex Vakulenko



Ste-Anne de Bellevue
Crédit photo: Ramblers

Plusieurs événements par année organisés dans divers parcs de l'île de Montréal

Site internet:

<http://www.ramblersoc.ca/>

Court vidéo sur le ski orienteering (80 sec)

<https://www.youtube.com/watch?v=S1SggdsbHlk>

Événements populaires de ski de fond Parc Maisonneuve



Crédit photo: Jikko.ca



Crédit photo: Triathlon Québec

16 janvier 2016: La Babichoise

Courses à pied, de raquettes et diverses épreuves hivernales.

Avant, pendant et après la course, nous ferons des ateliers, des démonstrations et des présentations sur le triathlon d'hiver (enchaînement de la course en raquette, du patinage et du ski de fond).

<http://www.triathlonquebec.org/la-babichoise-en-fete/>

28 janvier 2017: Découvrez les sports d'hiver du Pentathlon des neiges

Découvrez les sports d'hiver du Pentathlon des neiges le samedi 28 janvier au parc Maisonneuve

Une activité gratuite pour tous les amoureux de l'hiver, petits et grands

<http://www.triathlonquebec.org/decouvrez-sports-dhiver-parc-maisonneuve/>



<https://www.facebook.com/Club-Raquette-Montr%C3%A9al-CRM-170298376392022/>



Montréal, 1er novembre 2018

Mme Dominique Ollivier
Présidente de la commission

Objet : Consultation publique sur le réaménagement de l'avenue McGill College

Madame,

Nous tenons à féliciter l'Office de consultation publique pour l'excellent processus de consultation des citoyens montréalais sur le nouvel aménagement de l'avenue McGill College.

Cette avenue possède une vue magnifique sur le Mont-Royal et est une porte d'entrée importante pour les citoyens qui veulent accéder au parc du Mont-Royal.

L'avenue McGill College est bien desservie en infrastructures de transports, en espaces commerciaux et publics. Voici une courte énumération de ses infrastructures :

- deux stations de métro, une future gare de train,
- de nombreuses galeries marchandes,
- plusieurs édifices à bureaux,
- de nombreux clubs sportifs tels que le Club Sportif MAA, le YMCA Centre-ville,
- l'Université McGill,
- deux musées : McCord et Redpath.

Ses nombreuses infrastructures de transport en commun et édifices font que le site formé de l'esplanade de la Place Ville Marie, l'avenue McGill College, le site du campus universitaire McGill et l'avenue McTavish est le pôle d'accueil principal pour accéder au Mont-Royal pour les travailleurs du centre-ville et les touristes.

Nous croyons que le nouvel aménagement de l'avenue McGill College doit permettre l'utilisation de cet espace public en hiver. Montréal est une ville nordique et nous croyons que les sports d'hiver sont des activités à promouvoir sur cette nouvelle place publique.

Nous croyons qu'il est important que le nouvel aménagement et le mobilier urbain de l'avenue McGill College permettent la mise en place d'une piste de ski de fond pour les citoyens lorsque la météo est favorable. L'aménagement devra aussi permettre de tenir de grands événements populaires de ski de fond organisés par des promoteurs d'événements sportifs.

Le présent mémoire porte sur l'opportunité de mettre en place un lien de ski de fond sur l'avenue McGill College et de permettre une continuité de ce lien jusqu'au parc du Mont-Royal et au parc Jeanne-Mance.

Nous proposons que la piste de ski de fond sur l'avenue McGill College soit mise en place les quatre dimanches du mois de janvier. Sur l'avenue McTavish et les terrains de l'université McGill, nous proposons que la piste de ski de fond soit mise en place pendant une plus grande période.

Montréal, berceau du ski de l'Amérique du Nord

Le sport du ski au Canada a été introduit à Montréal à la fin du XIXe siècle par des immigrants norvégiens, suédois et des professeurs de l'université McGill. Des trois sommets du Mont-Royal, ce sport et ce mode de transport se sont essaimés partout au Canada et même aux États-Unis.

Il est souvent dit que l'île de Montréal est le berceau canadien du ski. Au fil des années, le ski nordique s'est graduellement spécialisé en ski de fond, en ski alpin, en saut à ski selon le type de terrain et d'infrastructures en place.

Le ski de fond est un sport qui s'adresse à tous les âges, est accessible et nécessite peu d'investissements de la part de la municipalité et du skieur.

Le parc du Mont-Royal et son lien avec le centre-ville

Voici quelques statistiques sur l'arrondissement Ville-Marie et du parc du Mont-Royal:

- 400 000 travailleurs et étudiants,
- 90 000 habitants,
- 3 stations de métro (McGill, Peel et Guy),
- 1 future gare de train du Réseau express métropolitain (REM),
- 1 gare de train (la gare Centrale) pour les trains interurbains et de banlieues,
- 20 000 places de places de stationnements à moins de 1 km du métro McGill (estimation approximative, le centre-ville possède 48 925 places de stationnements),
- 839 places de stationnements sur le sommet du Mont-Royal.

Bien qu'entourées de plusieurs stations de métro, les installations d'accueil du parc du Mont-Royal demeurent inaccessibles aux skieurs n'ayant pas de voiture. De plus, même s'ils ont des autos, le nombre limité de places de stationnements sur le sommet du

Mont-Royal (839 places) restreint le nombre de skieurs pouvant accéder aux infrastructures d'accueil situées au sommet du parc du Mont-Royal.

Selon nous, le véritable point d'entrée du parc du Mont-Royal est l'avenue McGill College. Les touristes l'ont compris; pour s'en convaincre, il s'agit de s'installer au portail Roddick ou de s'arrêter au coin de l'avenue des Pins et la rue Peel et d'observer les passants pour le confirmer. Les touristes sont nombreux à prendre l'avenue McGill College pour accéder au parc du Mont-Royal à pied!

Nous constatons que malheureusement bien des Montréalais ne semblent pas avoir adopté ce lien piétonnier important pour accéder au parc du Mont-Royal.

Infrastructures de ski de fond actuelles

Au point de vue du ski de fond, nous constatons qu'il y a très peu de skieurs qui utilisent le lien de l'avenue McGill College et la rue McTavish pour accéder au parc du Mont-Royal.

La promenade urbaine mise en place sur la rue McTavish en 2017 facilite l'accès pédestre au chemin Olmstead, mais nous constatons qu'aucune infrastructure pour les skieurs n'a été prévue.

Nous observons donc **une nette fracture d'accessibilité** pour les skieurs qui veulent accéder au Mont-Royal à partir du centre-ville.

Nous constatons que les structures d'accueil actuelles du parc du Mont-Royal sont conçues pour les gens qui ont des voitures et qui garent leur véhicule sur le sommet de la montagne.

Bien que le quartier Golden Square Mille soit bien pourvu en bâtiments appartenant à des institutions hospitalières et universitaires, nous observons qu'il n'y a, à la base de la montagne, aucun pavillon d'accueil ou de refuge pour les skieurs.

L'absence d'un pavillon d'accueil et pistes de ski de fond explique le peu d'utilisation des stations de métro Peel et McGill par les skieurs pour accéder au Mont-Royal.

Pourtant, le nombre de halles d'édifices, d'édifices institutionnels, de restaurants, de gymnases et de clubs sportifs, de galeries souterraines au centre-ville est élevé. Ce grand nombre d'espaces à un potentiel très intéressant pour créer un ou des refuges pour les skieurs de fond.

Recommandations

Pour faciliter l'accès aux skieurs par l'avenue McGill College au parc du Mont-Royal, nous vous indiquons les recommandations suivantes :

R1- Le mobilier urbain du nouvel aménagement de l'avenue McGill College doit prévoir la mise en place d'un lien de ski de fond entre la Montagne et le métro McGill.

R2 – Mettre en place une piste de ski de fond entre la station de métro McGill et le parc du Mont-Royal en passant par l'avenue McGill College, la rue McTavish et les terrains de l'hôpital Royal Victoria.

R3 – Établir un pavillon d'accueil pour les skieurs situé dans un édifice existant à un endroit à déterminer entre la rue de Maisonneuve et le chemin Olmstead.

R4 – Mettre en place un comité composé de skieurs provenant du milieu du ski de fond afin de commenter les infrastructures proposées pour le nouvel aménagement de l'avenue McGill College.

R5 – Prévoir un service de damage de pistes.

R6 - Mettre en place une politique de gestion de la neige sur l'avenue McGill College et McTavish qui soit compatible avec l'existence d'une piste de ski de fond.

R7- Mettre en place des balisages adéquats pour éviter le piétinement des pistes de ski de fond et pour sensibiliser les piétons de l'importance du respect des sentiers de ski de fond en saison froide.

Promotion du ski de fond avec des événements populaires

Nous croyons que pour développer le ski de fond sur l'île de Montréal, il faut aider l'organisation d'événements hivernaux populaires qui valorisent le ski de fond et sa découverte.

Nous croyons que les efforts provenant de clubs de ski de fond, d'organismes et de fédérations sportives doivent être appuyés par la Ville au même titre que l'aide donnée en ressources matérielles lors de grands événements sportifs estivaux.

Il est souhaité que la Ville participe activement en allouant des ressources lors d'événements de ski de fond (fermeture de rues, service de la SPVM, adaptation du mode de déneigement par les Travaux publics).

Protéger les espaces verts institutionnels et privés

Les flancs du Mont-Royal sont occupés par plusieurs institutions hospitalières et universitaires. Avec le déménagement de l'hôpital Royal Victoria, la vocation des terrains et des bâtiments de cet ancien hôpital reste à être redéfinie.

Nous croyons que la Ville de Montréal doit proposer un objectif ambitieux pour la conservation d'espaces verts. Nous constatons qu'il y a d'innombrables espaces verts situés sur les terrains des institutions religieuses, des hôpitaux, des commissions scolaires qui subissent la pression de développeurs pour y construire des édifices. Sans protection, ces espaces verts (ou espaces actuellement utilisés en stationnements) situés autour des édifices sont voués à une disparition certaine.

Nous croyons que la Ville de Montréal doit prendre les mesures nécessaires pour protéger les espaces verts privés, les espaces verts institutionnels et les espaces présentement occupés par des stationnements en mettant en place les mesures de zonage requises et aussi prévoir l'acquisition de ces terrains pour assurer leur maintien comme espace vert pour les générations futures.

Nous souhaitons que la Ville de Montréal mette en place des mesures pour permettre leur utilisation par les citoyens durant l'hiver pour le ski de fond.

Conclusions

La décision de créer une place publique avec l'avenue McGill College s'annonce prometteuse pour la création d'un lien important pour accéder au parc du Mont-Royal par les Montréalais.

L'importance de concevoir cette place publique en considérant le ski de fond et la tenue de grands événements populaires de ski de fond est, selon nous, primordiale pour affirmer que Montréal est une ville nordique.

Nous considérons que l'hiver et le ski de fond sur l'avenue McGill College font partie du patrimoine de la Ville de Montréal.

Cordialement

Pierre Marcoux
Citoyen

Index des annexes

Annexe 1

Carte illustrant le lien de ski de fond proposé

Annexe 2

Calendrier du lien de ski de fond entre l'avenue McGill College et le parc du Mont-Royal

Annexe 3

Références

Annexe 4

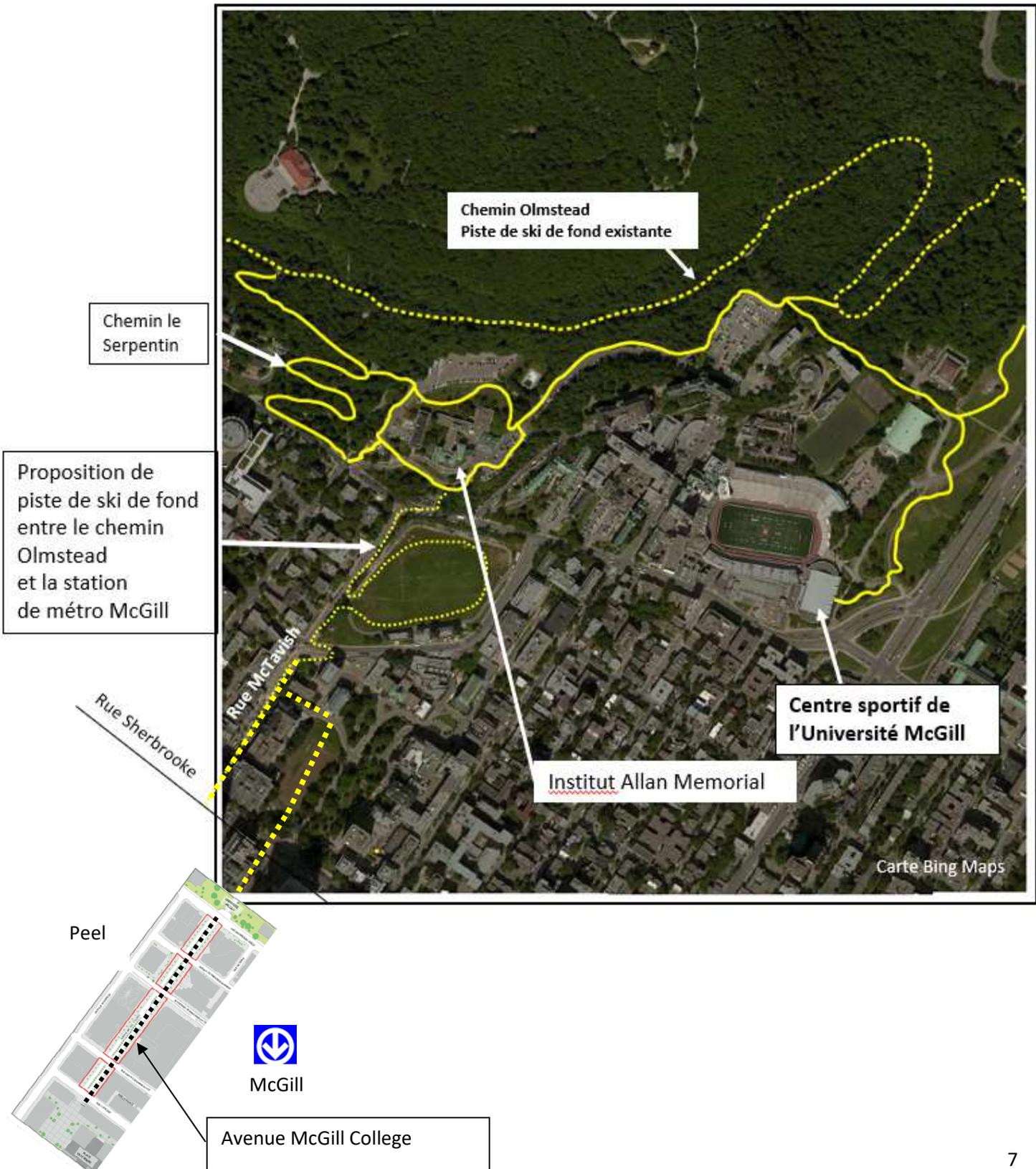
Écoles ou clubs de ski de fond montréalais

Annexe 5

Photos l'avenue McTavish, du parc Rutherford et du chemin de contournement de l'hôpital Royal-Victoria

Annexe 1

Carte illustrant le lien de ski de fond proposé



Annexe 2

Calendrier du lien de ski de fond entre l'avenue McGill College et le parc du Mont-Royal

Considérant que la piste de ski de fond proposée est en milieu urbain, et que l'axe skiable proposé traverse plusieurs artères, voici un calendrier préliminaire de mise en place de la piste de ski de fond.

Sur l'avenue McGill College

Mise en place de la piste de ski de fond les **4 dimanches** du mois de janvier de 7h00 du matin à 16h00.

Mise en de place la piste de ski de fond lorsque la météo est favorable, i.e. les jours de tempêtes et les deux jours suivant la fin de la tempête ou grande bordée de neige.

Sur l'avenue McTavish, sur les terrains de l'université McGill et le parc Rutherford

Mise en place de la piste de ski de fond pendant tout le mois de janvier et possiblement jusqu'à la mi-février si les conditions météo le permettent

Sur les propriétés de l'ancien hôpital Royal Victoria

Mise en place de la piste de ski de fond pendant la même période que le parc du Mont-Royal.

Fermeture d'artères

À l'exception d'événements de ski de fond, les artères principales (Sainte-Catherine de Maisonneuve, Sherbrooke, et des Pins resteront ouverts aux véhicules. Les skieurs devront respecter le code de sécurité routière. Dans la mesure du possible, un déneigement laissant un peu de neige sur les intersections est souhaité pour permettre aux skieurs de traverser les intersections sans enlever leurs skis lorsque les conditions météorologiques le permettent.

Annexe 3

Références et statistiques

Travailleurs et étudiants au centre-ville

317 000 travailleurs et 85 000 étudiants = 402 000 personnes

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE Recensement 2016 – Édition 2018

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20%20VILLE-MARIE%202016.PDF

Nombre d'habitants dans l'arrondissement Ville-Marie

90 000 habitants

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE Recensement 2016 – Édition 2018

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20%20VILLE-MARIE%202016.PDF

Nombre de stationnements dans le centre-ville

48 936 places de stationnements

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf

Nombre de skieurs de fond sur l'île de Montréal

200 000 skieurs résident sur l'île de Montréal.

Réf. Présentation du mémoire du club de ski de fond Skimco 10 mai 2018 lors de la **Consultation publique sur le projet de Plan d'action du sport et du plein air urbains**. Organisé par Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports – Ville de Montréal

Annexe 4

Écoles et clubs de ski montréalais

Écoles

Les amis de la montagne



GUEPE
Plusieurs parcs



Plein air interculturel

Association récréative Milton Parc
Plusieurs parcs et parc du Mont-Royal



ÉCORÉCRÉO

Parc Jean-Drapeau



GO Plein air

Bois de Liesse



La pente à neige - École de ski alpin

Clubs de ski de fond

Skimco

Skimco Junior

Clubs de l'université McGill
McGill Nordic ski club
McGill Outdoor club

Club de ski de fond de l'Université de Montréal

Club de ski de fond de la FADOC – parc Maisonneuve

Naturafond

Club d'orientation Ramblers Orienteering (club multisport d'orientation)

Annexe 5

Photos l'avenue McTavish, du parc Rutherford et du chemin de contournement de l'hôpital Royal-Victoria



Rue McTavish / rue docteur Penfield – En regardant vers le nord



Chemin de contournement de l'hôpital Royal Victoria – en regardant vers le nord



Parc Rutherford

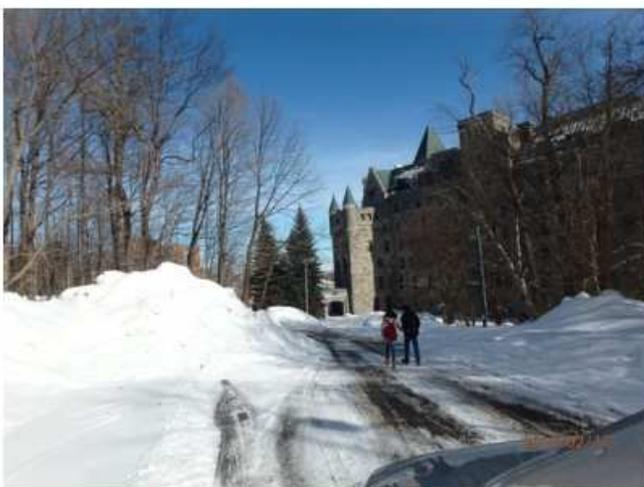
2018/02/17



2018/02/17



2018/02/17



2018/02/17

Chemin de contournement de l'hôpital Royal Victoria – en regardant vers le nord

Annexe 6

Photos d'aménagement incompatible avec une piste de ski de fond



14

Basin et blocs de pierres au ROOMBEK THE BROOK Enschede, Pays-Bas

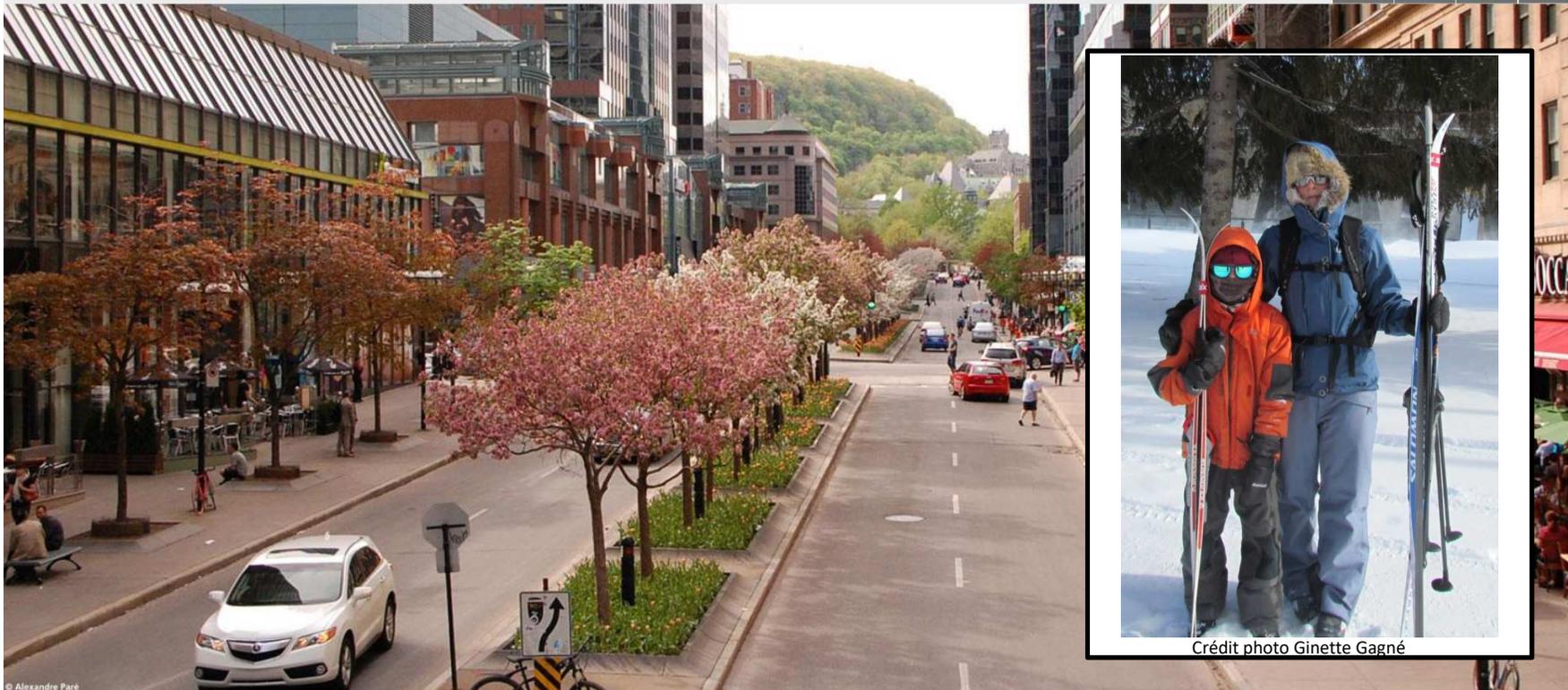
[http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P99/3.7 projets pertinents et inspirants enclume ville de montreal 11oct.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P99/3.7%20projets%20pertinents%20et%20inspirants%20enclume%20ville%20de%20montreal%2011oct.pdf)

Quel sera la place pour les skieurs dans le nouvel aménagement de l'avenue McGill College?

Présentation de l'opinion
de
Pierre Marcoux,
Citoyen,
à
l'Office de consultation
publique de Montréal
6 novembre 2018



EN



Crédit photo Ginette Gagné

Crédit photo <http://ocpm.qc.ca/fr/mcgillcollege>



Le mont Royal en automne, M. Markus, flickr.com, 2001.

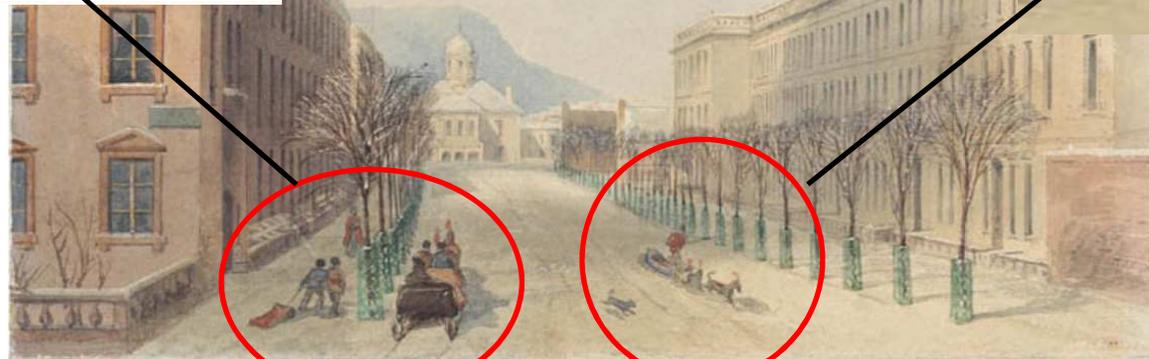
<http://ocpm.qc.ca/fr/mcgillcollege/documentation>



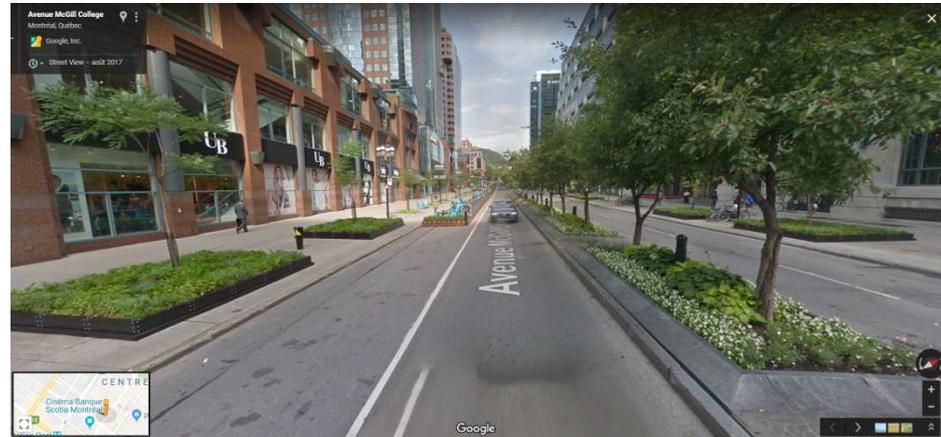
Vue de l'avenue McGill College, et du vieil édifice du collège, c. 1855, F. Washington Friend, Bibliothèque et Archives Canada, MIKAN 2898435.



Le mont Royal en automne, M. Markus, flickr.com, 2001. <http://ocpm.qc.ca/fr/mcgillcollege/documentation>



Vue de l'avenue McGill College, et du vieil édifice du collège, c. 1855, F. Washington Friend, Bibliothèque et Archives Canada, MIKAN 2898435.



Objet de la consultation

L'avenue McGill College s'étend de la Place Ville-Marie jusqu'à l'Université McGill. Elle offre une vue unique sur le mont Royal et abrite les principaux édifices de prestige de la ville. Elle donne accès à une offre commerciale importante en surface et en galeries souterraines.

La Ville de Montréal souhaite profiter du réaménagement de la rue Sainte-Catherine et des travaux de la station du REM pour concevoir une nouvelle place publique. Le comité exécutif nous a mandaté pour convier les Montréalais à imaginer l'aménagement de cette future place au coeur du centre-ville.



Crédit photo Ginette Gagné

Nouvel aménagement de l'escalier menant à l'esplanade de la Place Ville Marie



Nouvel aménagement de l'escalier menant à l'esplanade de la Place Ville Marie, Ivanhoé Cambridge, 2017.



L'avenue McGill College en direction sud depuis la rue Sherbrooke, c. 1869, Archives du Musée McCord.



La rue Mansfield, 1903, BAnQ, CP 034350 CON.

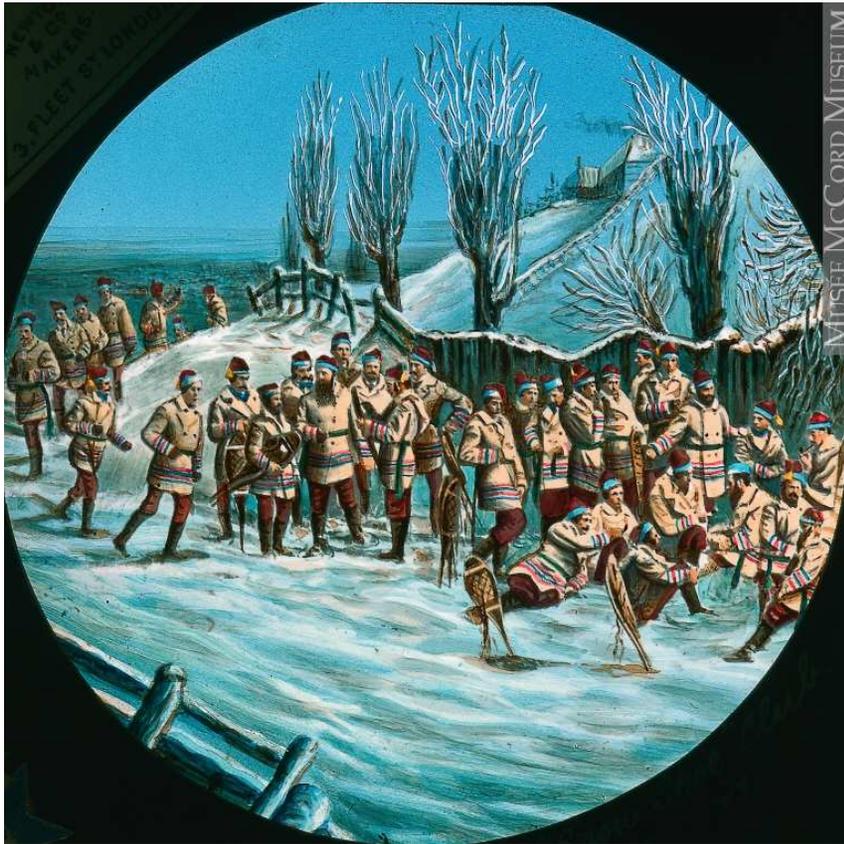
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P99/3.2_evolution_architecturale_urbaine_et_paysagere_-_reduit.pdf



Saut à ski sur le Mont-Royal,
Montréal, Qc, 1905
VIEW-3741 Wm. Notman & Son © Musée McCord
[http://collections.musee-
mccord.qc.ca/fr/collection/artefacts/VIEW-3741](http://collections.musee-mccord.qc.ca/fr/collection/artefacts/VIEW-3741)



Lower Canada College Ski Team 1924,
Montreal, Qc, 1924
II-258637 © Musée McCord
<http://collections.musee-mccord.qc.ca/en/collection/artefacts/II-258637>



Le club de raquettes Terra Nova,
Montréal, Qc, 1875,
W. Notman
N-0000.25.1085 © Musée McCord
<http://www.mccord-museum.qc.ca/fr/collection/artefacts/N-0000.25.1085/>



Skieurs sur le mont Royal,
carte postale, avant 1926
Source BANQ:
<http://www.banq.qc.ca/collections/images/notice.html?id=0002635582>



Calèches sur le chemin le Serpentin

VIEW-2404 | Ballade en tandem, Montréal, QC, 1889 © Musée McCord
<http://collections.musee-mccord.qc.ca/fr/collection/artefacts/VIEW-2404>

Aujourd'hui, en 2018

Que faire pour favoriser le ski de fond à Montréal?

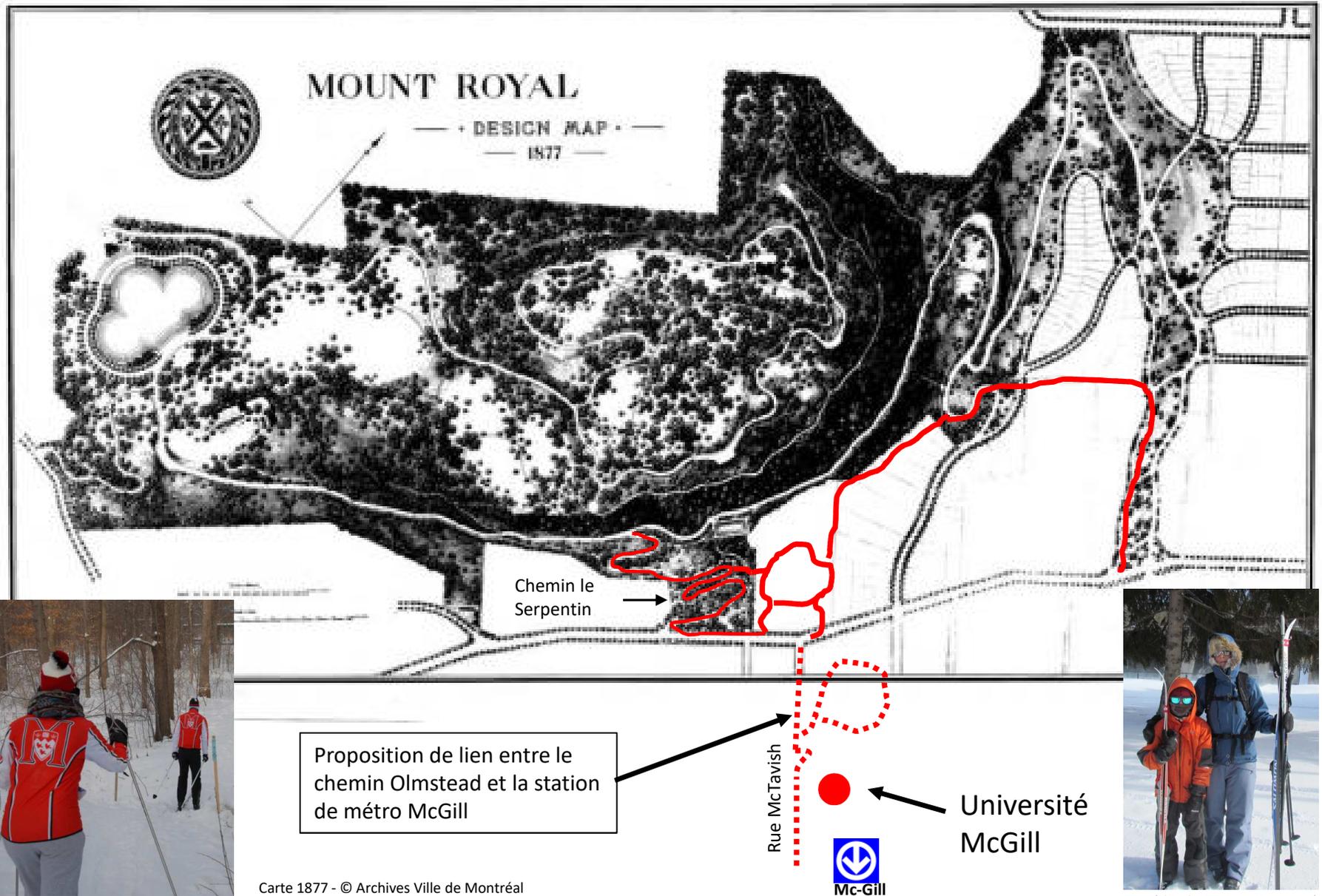
**Lorsque la météo s'y prête,
pourrons-nous skier sur l'avenue McGill College jusqu'au Mont-Royal?**

**Lorsque la météo s'y prête,
pourrons-nous skier sur l'avenue McGill College jusqu'au Mont-Royal?**



Photo par Alex Vakulenko

Carte de Frederick Law Olmsted Proposition de lien avec la station de métro McGill



Crédit photo Christian Nadeau

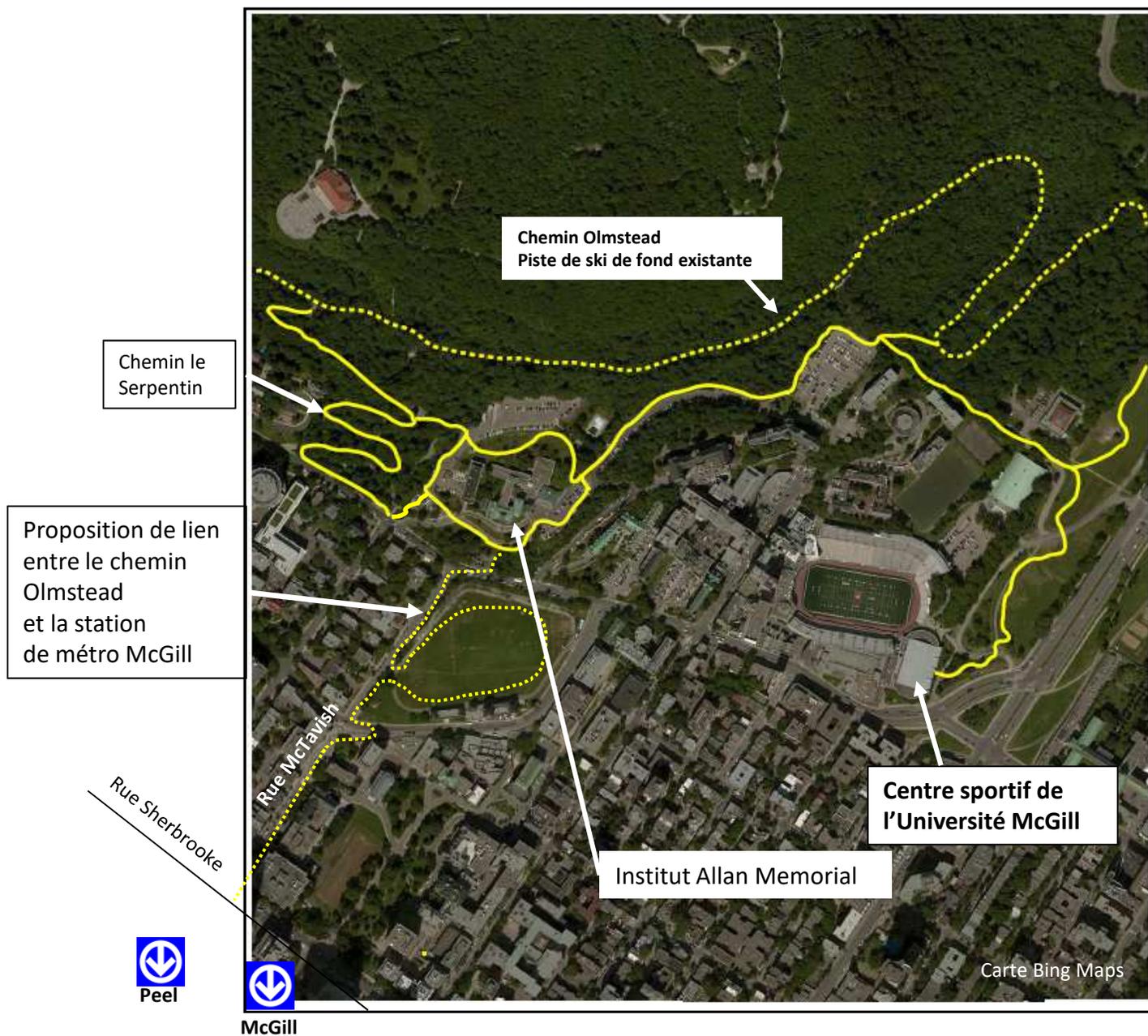


Crédit photo Ginette Gagné

Carte 1877 - © Archives Ville de Montréal

<https://www.flickr.com/photos/archivesmontreal/39962843934/in/album-72157666480914268/>

Proposition de lien entre le chemin Olmstead et la station de métro McGill

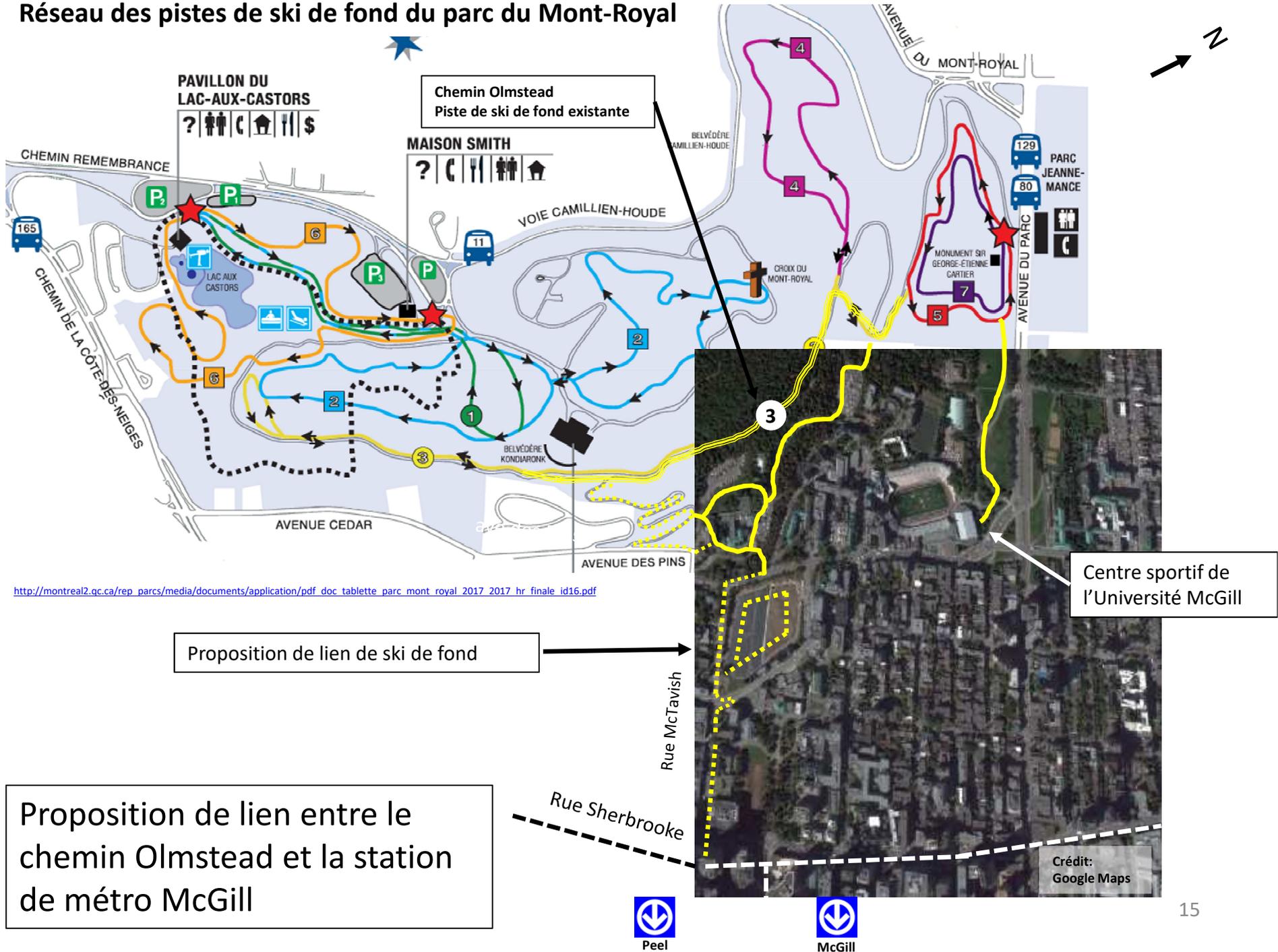


Crédit photo Christian Nadeau



Crédit photo Ginette Gagné

Réseau des pistes de ski de fond du parc du Mont-Royal



http://montreal2.qc.ca/rep_parcs/media/documents/application/pdf_doc_tablette_parc_mont_royal_2017_2017_hr_finale_id16.pdf



Rue McTavish / rue docteur Penfield – En regardant vers le nord



Parc Rutherford

2018/02/17



Proposition de lien de ski de fond

2018/02/17

Chemin de contournement de l'hôpital Royal Victoria – en regardant vers le nord

Le ski de fond, un mode de transport actif

Un mode de transport qui peut être fait trois mois par année

Le ski de fond, un mode de transport actif

Un mode de transport qui peut être fait trois mois par année



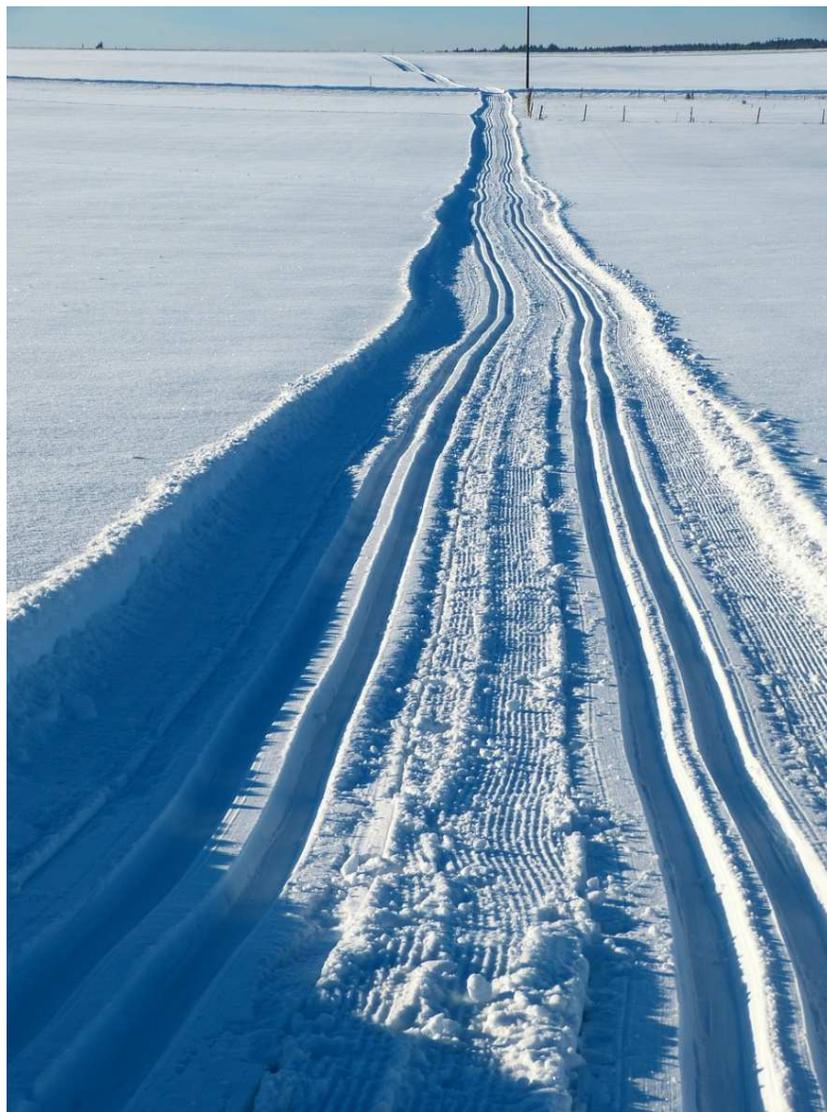
Le ski de fond, un mode de transport actif

Un mode de transport qui peut être fait trois mois par année



Enquête Origine-Destination

Événements populaires de ski de fond



Événements populaires de ski de fond – Défi hivernal du parc Angrignon



Les amis du 
parc Angrignon

Photo par Alex Vakulenko



Événements populaires de ski de fond – Gatineau loppet



<https://www.espaces.ca/repertoire/destinations/635-trouvevotre-loppet-gatineau-loppet>

Recommandations

Mobilier urbain

Pavillon d'accueil

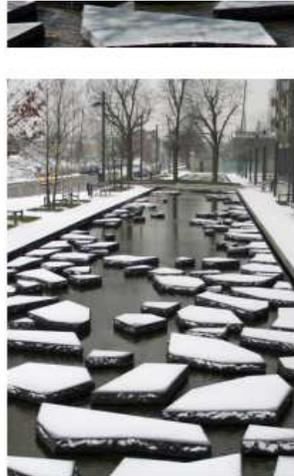
Politique de gestion de la neige

Damage et signalisation

Droits de passage

Mobilier urbain

Aménagements **incompatible** à l'implantation d'infrastructures de ski de fond



14

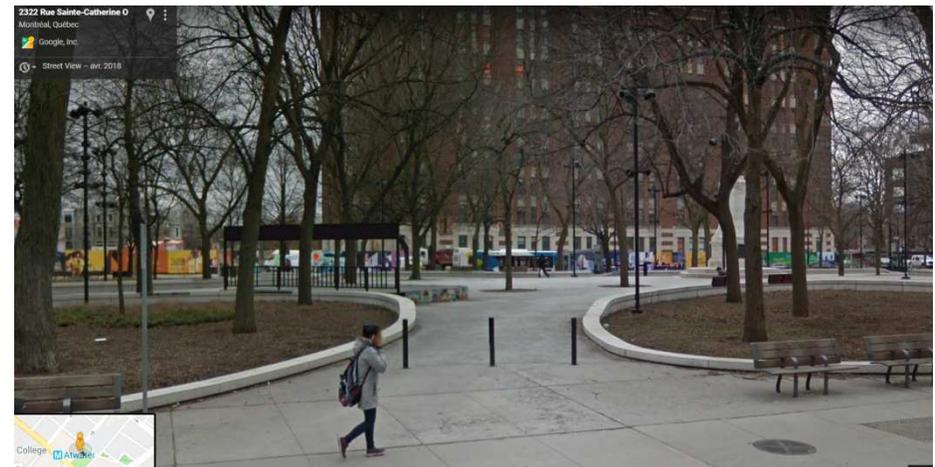
Basin et blocs de pierres au ROOMBEK THE BROOK Enschede, Pays-Bas

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P99/3.7_projets_pertinents_et_inspirants_enclume_ville_de_montreal_11oct.pdf

Presence de bordures et de murs au
THE GOOD LINE Sydney, Australie



Bordures autour des arbres, rue Saint-Jacques, Montréal



Bordures délimitant des plates bandes, square Cabot, Montréal

Annexe

Photographies entre l'université McGill et le Mont-Royal

Parc Rutherford,
l'Institut Allan Memorial
ancien hôpital Royal Victoria



Rue McTavish / rue docteur Penfield – En regardant vers le nord



Rue McTavish / rue docteur Penfield – En regardant vers l'est



Parc Rutherford

2018/02/17



Parc Rutherford

2018/02/17



Parc Rutherford

2018/02/17



Institut Allan Memorial

2018/02/17



2018/02/17

Institut Allan Memorial - Accès au Chemin le Serpentin



Institut Allan Memorial - Accès au Chemin le Serpentin



Institut Allan Memorial – En regardant vers l'hôpital Royal Victoria



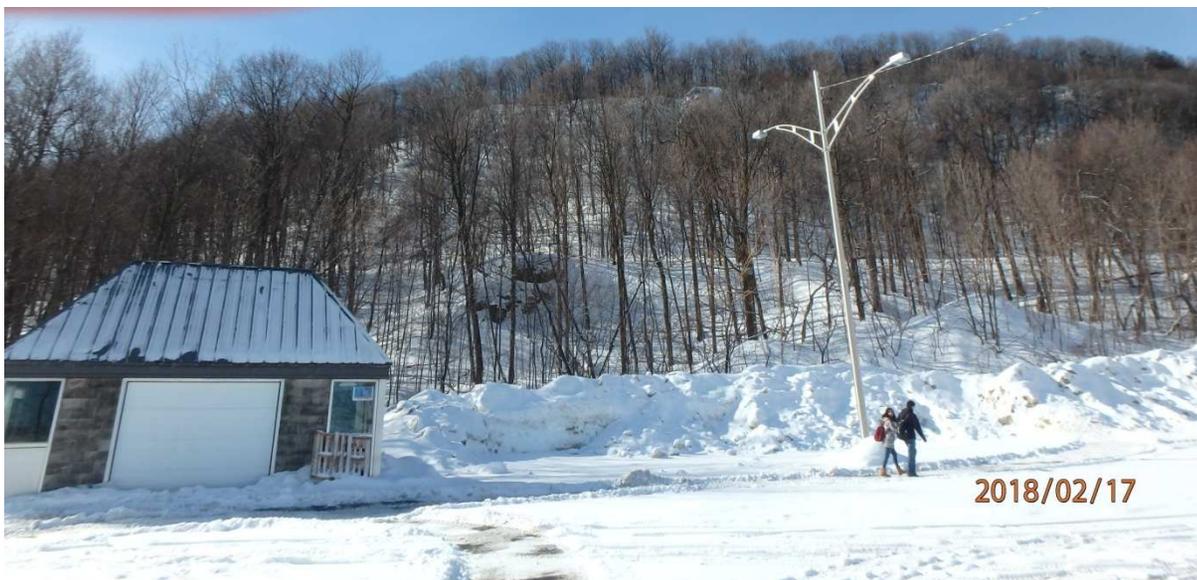
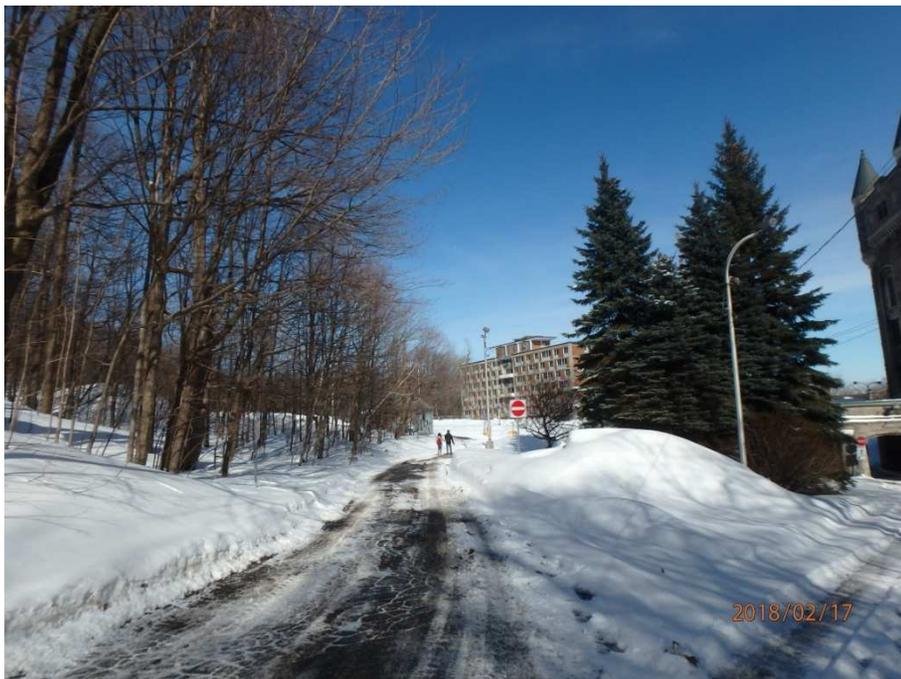
Proposition de lien de ski de fond

2018/02/17

Chemin de contournement de l'hôpital Royal Victoria – en regardant vers le nord



Chemin de contournement de l'hôpital Royal Victoria – en regardant vers le nord



Chemin de contournement et stationnement de l'hôpital Royal Victoria

Annexe

Parcours touristique de ski de fond à Montréal

Parcours touristique de ski de fond - Proposition pour 2020



Carte Corporation du Pole des rapides

Notes

- ■ ■ ■ ■ Parc nature Turcotte en 2025 (environ)



Tracé des pistes de ski de fond <http://www.skigrandsudouest.com/>

Annexe

Références sur le ski de fond

Fédérations sportives reliés au ski de fond

Ski de fond Québec <http://www.skidefondquebec.ca/>

Triathlon Québec <http://www.triathlonquebec.org/>

Orienteering Québec <http://www.orienteringquebec.ca>

Vidéo sur l'orientation en ski

Championnat d'orientation en ski (1min 20 sec) <https://www.youtube.com/watch?v=S1SgdsbHlk>

Page Facebook sur des clubs d'orientation locaux

Club d'orientation Ramblers <https://www.facebook.com/ramblersorienteering/>

Club de Granby Accro-O-sports <https://www.facebook.com/Accro-O-Sport-423750727707745/>

Club d'orientation d'Ottawa <https://www.facebook.com/OttawaOC/>

Activités au parc Angrignon

Les amis du parc Angrignon <https://www.facebook.com/lesamisduparcangrignon/>

Nouvel aménagement de l'escalier menant à l'esplanade de la Place Ville Marie



Nouvel aménagement de l'escalier menant à l'esplanade de la Place Ville Marie, Ivanhoé Cambridge, 2017.

Activité de glisse sur tubes!

1. Bikes should not be allowed to ride down Camilien Houde as they can very easily reach more than 50km/h and at that speed is it any wonder that a bike cannot easily be stopped should a car get in their way; also bikes riding on Mont-Royal should have at least 2 brakes in order to stop more safely and quickly, note: trying to break at high speeds by slowing down the pedals of a fixie bike is dangerous and unsafe and especially coming down Camilien Houde at 50km/h. Our 2 mountain cemeteries have banned bikes from their grounds because of their high speed but the city unwisely lets them ride unsafely on Camilien Houde at extremely high speeds, which seems to defy all logic

1a. For everyone's safety find a way to ensure all vehicles coming down Camilien Houde do not go above 30-40km/h

2. To protect our mountain air, we need to ban access to all diesel vehicles and trucks, including tourist buses that also sometimes keep their engine running while waiting for their passengers to enjoy the beautiful view before getting back on.

3. Stop the rush hour shortcut by banning cars going through from 7-9am and 4-6pm weekdays, and the same people responsible for giving illegal parking tickets at mountain top, can monitor/issue tickets to ensure new signs are respected

4. For safety, English road signs are essential in order to make sure tourists can understand and follow all traffic signs

5. Allow complete car access to both cemeteries as was the case prior to this testing ban

6. STM should only use hybrid or electric buses and offer free fare in order to encourage mountain lovers and visitors; using public transport to go to work is a yes but using your car to go skying on the mountain is a no-no
Valerie

7. Stop imposing your blinker bloquing view of the mountain on Montrealers and Start listening to all their views & wishes

Thank you for listening more and for less dictating!

Constantino Marcovecchio

This knee jerk reaction to closing the mountain was not thought through. Was any thought given to the people who live on Hill Park Circle and the surrounding area? Do you know that even though there are NO PARKING signs, people still park - day and night. And they block people's driveways and shrug their shoulders and say "we couldn't find parking the mountain is closed" as the walk away.

Did you know that the volume of traffic has increased greatly in this area, do you care?

I would suspect you'll get similar comments from people living on Blue Ridge and Hill Park Crescent - but you'd actually have to ask. Why don't you talk to the people who live there and find out?

By closing the mountain you have shifted traffic to other streets increasing congestion unnecessarily. There are better ways to protect the cyclists on the mountain but you chose an extreme solution that affected more people than you (think you) helped.

You need to actually listen to what people are telling you and not churn out some pre-written press release that claims the experiment was a success.

Open your eyes - it wasn't.

Not by any stretch of the imagination.

Melissa Margles

I have been taking the mountain to work for 25 years. It gives me a rush of pleasure every time! Don't take this away from us!!!!!!

Monica Margolis

I believe that Mount Royal is a public asset which is there for the enjoyment of ALL. I recognize that there are safety issues for pedestrians and for cyclists.

The road over the mountain should remain open and accessible to all but it should be revamped to include; barriers to prevent all vehicles from doing u-turns

Speed reduction devices

And there should be significant improvement of speed regulation for all vehicles.

This treasure is not to be reserved only for cyclists and pedestrians but must be for us all.

Nancy Marrelli

Restrictions on access to Smith House have made that place and its surroundings no longer available to my handicapped husband. Parking in that area was always possible, unlike the Beaver Lake part of the Mountain. We live just off Cote des Neiges and must get to the Mountain from Remembrance Road. The recent closings have prevented us from our lifelong enjoyment of all parts of Mount Royal. Surely there are alternate ways of safeguarding the Mountain itself and all who love it.

Judith Marshall

The closure of the access road to through traffic over the mountain represents a huge and unnecessary inconvenience and added financial and environmental cost in terms of time, air pollution, and extra gas (not to mention stress and added burden to the rest of our already over taxed and under maintained road network in the area) to a huge number of drivers, both local citizens and tourists, every day, and this serves no logical purpose.

Cyclists and pedestrians can be protected by an intelligent list of traffic calming measures..... by reducing speed limits, speed bumps, traffic lights, separate bike lanes on shoulders or adjacent land, pedestrian crossing lanes and /or bridges, and if necessary, a reduction of a traffic lane during off peak hours. Added police presence and prominent well located security cameras would also reinforce safety measures for all and ensure rules are not being violated, or offenders should be ticketed appropriately.

The safety, lifestyle, and mobility interests of all constituents can be fairly and cost effectively balanced to assure access to and through our treasured mountain with intelligent moderate actions, but without this draconian restriction.

Please plan the changes properly but leave our mountain road open to motor vehicles!

David Martz

I doubt that this will make any difference since this "consultation" is on a subject that City Hall has already made up it's mind on and this is really a farce, but I will join the thousands who have already made their displeasure known to City Hall. The closing of the road is a really, really, really bad idea, and effects countless people who wish to access the park, the cemeteries. This is a PUBLIC park and not a park for bicyclists. How very democratic to ask for public opinion when the decision has already been made. Look out - next election.

Jill Marvin

Bonjour,

Je suis une résidente de l'île de Montréal et utilise assez souvent le chemin Camillien-Houde soit pour me rendre de l'autre côté de la montagne (Atwater, Westmount), soit pour faire visiter la montagne à ma parenté et amis en visite à Montréal mais surtout pour accéder à la tombe de mes parents enterrés au cimetière Côte des Neiges.

Quoiqu'il m'est possible d'accéder au cimetière par la rue Côte des Neiges, il m'est préférable de passer par l'avenue Camillien-Houde pour deux raisons: 1- le trajet est plus court (nous seulement en km mais également en temps, la montée de la rue Côte des Neiges autour de l'hôpital Juif est TRES pénible en raison des gens qui circulent lentement ou carrément font un arrêt imprévisible en pleine route ou font des manoeuvres de dernière minute car ils recherchent une place pour se garer), 2- l'accès à la tombe de mes parents est beaucoup plus direct et simple comme ils sont enterrés à la limite du cimetière Côte des Neiges en bordure du cimetière Mont-Royal. C'est le chemin que j'emprunte depuis des années et suis presque perdue si je dois monter par l'avenue principale sur la rue Côte des Neiges.

Je trouve cela très désolant que, pour accommoder les cyclistes qui eux ne paient aucuns frais d'immatriculation, nous, les automobilistes devons faire un détour. Je comprends que l'on parle de sécurité et suis consciente des circonstances de l'accident ayant ôter la vie à un jeune cycliste l'an dernier. Par contre, il faut comprendre que ce genre d'accident est rarissime et ne se passe pas seulement sur la montagne. Peut-être pourrait-on continuer le muret tout au long de l'avenue Camillien-Houde pour ainsi éviter que les automobilistes (et cyclistes) fassent un demi-tour (U turn) en pleine route.

Il nous est de plus en plus difficile de circuler en ville et cela pour diverses raisons (notamment les travaux de rues) faut-il aussi nous priver un accès directe si l'on veut simplement visiter les membres de notre famille enterrés sur la montagne?

Merci

Jacqueline Masella

Please keep the road open for all motorists.

Orly Mashal

I was not able to visit my parents grave this summer as I have to travel in from Chateauguay and road construction was very limiting. Is there no other way to allow people access to the Mount Royal cemetary? I understand that cyclist need protection but it seems completely unfair to me that those who wish to pay their respects to the dead have to jump through hoops to do so.

Susan Maude

I am asking you to keep the road open to cars. I love that scenic route and while I do not use it daily, it gives me a real pleasure to drive over the mountain when I want to and view the beautiful scenery. I am a frequenter of the mountain as I walk there every Sunday. I have never been bothered by cars. Do not take this pleasure from me.

Maureen McAran

Please do NOT close this important artery. We need to maintain what fluid circulation of traffic remains in our city. Closing this will have negative economic consequences.

David McAusland

To whom it may concern,

By the present I wish to express my opposition to the closing off to cars the access to the Camilien-Houde/Remembrance road for a number of reasons.

1- You are segregating citizens free choice of mode of transportation. Pedestrians, cyclists, cars, buses should all be able to share this road thru the mountain. Each group should be able to share and be respectful of each other choices of transportation mode. This ban on cars is totally unfair and absurd.

2- You are creating unnecessary traffic on Dr. Penfield and on the road thru Outremont/Mont Royal. This additional traffic increases the noise level in essentially two residential areas and thus affecting the quality of life of those who chose to live in these areas

3-More importantly you are cutting off the East from the West, and increasing the effect of the former " Les deux solitudes".

4-Families with young children and older family members will quite rapidly decide to not go to the mountain as it becomes to complicated to park far from the various zones of activities and various amenities.

5- Many use the Camilien-Houde/Remembrance way to go and come back from work. Why increase tax payers travel time and consequently their stress.

6-You are handicapping access to the Mont Royal Cemetary.

7- During the week, I did not notice many bicyclists using this road. I guess like everyone else they need to work.!

8- Most people using public transportation like buses and metros do not go thru the mountain!

9-The methodology used to shut this road last summer was not done in a democratic way.

10- There are many food and beverage outlets in the city of Montreal struggling to survive , and we are told that 6000 thousand coffees were served in these most ungracious venues rapidly erected on the side of the road on the mountain. It is not credible.

11- Last but not least, the cyclist have become very dangerous to other- they go faster than cars, most do not cycle carefully. They just expect everyone else to pay attention to road signs and they do not. They often also are concentrated on themselves and the music they are listening to, consequently oblivious of others. Very dangerous.

12-The scenic road of the mountain is for all citizens of Montreal to enjoy, and not just some tourist during the summer months and cyclists.

I could list many other reasons, but will stop at the twelve expressed above.

Patricia McClintock

I miss our mountain. I used to go at least a couple of times a month from the west and then over mountain to plateau.

I didn't go once all summer.

If safety is the issue there are many ways to slow traffic in dangerous areas.

Give me my mountain back.

Marc

Reopen the road! I am in my seventies. My bike riding days are over. Make it easy on me - and all the other older people in this city - to get around by car.

Veronica McDermott

Je suis contre la fermeture du passage Camillien- Houde/
Remembrance.

Sara Megyeri

Please keep Camilien-Houde Remembrance open, particularly while east-west roadwork around the mountain remains active.

Thank you.

Michele Meleras

As a 53 year old proud, born and bred Montrealer, I have spent my entire life being driven and driving over Mont Royal. This current proposal to close access to cars is awful and not what the majority in this city want. We Montrealers love our beautiful mountain and should continue to have full access to it, permanently. Terrible, terrible idea.

Gail Mendelman

The closing of the east-west travel through Mont Royal creates inconvenience on many levels and is detrimental to traffic and to mountain access. The project should be abandoned.

Max Mendelsohn

Dear Public Consultation Committee,

While I am in general positive on the increasingly augmented accessibility and interest for cyclists across our city and province over the last 10+ years, I do feel that removing vehicular accessibility across our mountain is actually going a little far. If your goal is to really annoy car owners in Montreal, well, you will be achieving this. Not all of us have the choice to ride a bicycle to get our errands done effectively and efficiently, and return to our homes off the island (Montérégie, which includes a larger area from Vaudreuil-Soulanges to Brome-Missisquoi to Pierre de Saurel), North of the island, etc. Occasionally crossing over the mountain to save time / travel is very helpful, as well as a pleasant break in the green environment for a car owner. We would love to park, walk up or cycle up the mountain (I used to for many years as I lived downtown) but real life kicks in and that is not feasible for many. The whole downtown area is chaotic due to modified lanes embracing car-free bicycling paths and has reduced lane widths and reduced parking space. AS you know, a negative result has been that many shops have suffered from reduced access to their locations from their clients.

Cycling is great, but many drivers just feel that cyclists are really taking over the city, at their expense. Montreal has become a dangerous environment for a regular Joe driver. One has to look in 5 directions to secure a safe turn on many streets in the city. Many cyclists also take many chances, expect the world to stop for them.

I would urge you to NOT remove access to drive over the mountain on a permanent basis.

Many thanks for inviting our opinions.

Karena Meyer

Bonjour,

Nous sommes une jeune famille de professionnels habitant Cote des Neiges proche de l'entree du parc Mont Royal. Nous allons souvent sur la montagne et nous utilisons cette voie des fois pour amener les enfants a la garderie ou a d'autres activites sur le plateau. Aussi souvent nous allons nous promener sur la montagne en utilisant le stationnement du cote du chalet (non accessible du cote de Cote des Neiges) Nous trouvons vraiment que la fermeture de cette voie est une vrai nuisance et limite l'accès a la montagne surtout pour les familles avec des jeunes enfants. Souvent nous devons faire des detours assez longs sur des routes qui sont souvent en construction. Nous croyons qu'un meilleur acces a la montagne serait possible si une nouvelle piste cyclable serait construite au lieu d'interdire l'accès aux autos.

Cordialement

Dre Adela Mihali

Je suis complètement d'accord avec l'administration municipale de supprimer la circulation de transit sur le mont Royal. Notre montagne doit redevenir un véritable parc accessible aux piétons et cyclistes. Merci de l'attention portée à mon opinion.

Daniel Milot, citoyen de Montréal

SVP garder la route ouvert. Cette été c'était l'enfer parce que c'était Fermer.

Je trouve que c'était plus dangereux en fermant la route pour un access d'un côté à l'autre de la montagne

Danny Minogue

I want to keep Camillien Houde OPEN to cars.
I treasure driving from east to west or vice versa across the
mountain. I consider this a highlight of our city.
The citizens of Montreal have expressed this same desire several
times.

Please go along with our wishes.

Minzberg

LA CAMILLIEN-HOUE

Citoyen du Plateau et cycliste qui fréquente la Camillien-Houde (CH) depuis plus de dix ans. Je grimpe, et descend moins souvent, la CH plusieurs dizaines de fois par année. Je fus particulièrement touché par la mort de Clément Ouimet qui était un coéquipier de mon fils au hockey. Je connaissais ses parents.

Cette tragédie m'a revivre un incident sur la CH qui aurait pu aboutir au même résultat. Malgré que le débat sur les voies du Mont-Royal soit autant sur l'aspect urbanistique que l'aspect de la sécurité, je concentrerai mes propos sur l'aspect sécuritaire. Je vais relater l'incident dont je faisais allusion plus tôt pour mettre la table sur des propositions concrètes pour accroître la sécurité des cyclistes.

Donc je redescendais la CH et immédiatement après la première courbe aveugle qui amène à la première entrée du stationnement du belvédère, je me suis retrouvé face-à-face avec un véhicule qui était en sens contraire pour entrer dans le stationnement. Je ne sais toujours pas aujourd'hui comment j'ai pu éviter le choc et les conséquences.

L'incident en question amène deux réflexions :

- Comment un véhicule a-t-il pu se retrouver dans cette position totalement illégale au plan du code de la route?
- Comment assurer la sécurité des cyclistes qui descendent une pente quand même abrupte qui nous amène à des vitesses excédant la vitesse permise. D'ailleurs je mets au défi quiconque de descendre la CH à 30 km sans finir avec une tendinite au poignet et des freins usés.

Suite à ces deux réflexions, nous devons trouver des aménagements pour empêcher des comportements automobiles extrêmement dangereux pour les cyclistes et d'assurer la sécurité de façon générale aux cyclistes.

Mon parti pris pour la pratique du cyclisme sur le Mont-Royal est assez évident. Il l'est car je crois que la Ville doit offrir des infrastructures de qualité et sécuritaire pour la pratique du cyclisme de haut niveau. Montréal a la chance de compter sur deux infrastructures pour cette pratique : le circuit Gilles-Villeneuve (CGV) et la CH et qui amène une première recommandation :

1. Déclarer le CGV et la CH (ou le Mont-Royal) zones d'entraînement avec la signalisation adéquate et les aménagements nécessaires comme cela se fait au Mont-Tremblant.

Montréal peut et doit être vélo notamment pour ceux et celles qui s'entraînent à un niveau plus élevé.

Avec les centaines de montées effectuées, j'ai constaté que les principaux problèmes sont liés à l'accès du stationnement du Belvédère est sur la Camillien-Houde. La grande majorité des infractions est liée à ce stationnement. J'ai pu y voir à plusieurs reprises :

- En montant, des voitures font une entrée illégale en tournant à gauche pour entrer dans le stationnement en franchissant la ligne double;
- Sortie illégale de ce stationnement en tournant à gauche en franchissant la ligne double;
- Virage en U au sommet;
- Vitesse excessive dans la montée.

Bref, il s'agit de plusieurs comportements susceptibles de mettre en péril la sécurité des cyclistes.

A mon avis, il y a une façon relativement simple de remédier à cette situation avec cette deuxième recommandation.

2. Du bas jusqu'au sommet de la Camélien-Houde, installer des bollards de protection au centre des deux voies;
3. Et faire une signalisation plus claire et plus voyante dans l'accotement.

Voici donc trois recommandations simples et facilement applicables.

Keep Mt. Royal open to all drivers, cyclists and
pedestrians. Create a barrier between cars and bikes on the road.

Mary Ellen Montague

Sujet: Closing mountain to cars must stop

Message:

This trial period of banning cars on the mountain must stop. It was ill advised ..Our current situation with roadworks cannot withstand the extra pressure of this.

It was bad before this happened regarding traffic congestion of getting Outremont etc... It is terrible now.

Thank you,

Catherine Moore

In addition to my and everyone else's ability to access, with ease, both sides of the mountain, by car, young children in tow, to enjoy the beauty and services of the mountain there is also the important question of traffic congestion in the centre of town. What we experienced this summer added enormous amounts of time to get to work or frequent the shops on both sides of the mountain. To make the access to the full mountain the preserve of cyclists is to deny the overwhelmingly vast majority of residents their right to enjoy the mountain and its ease of connection to both sides of the mountain. I urge the City to consider the needs of all its residents, not just a tiny few. Thank you!

Toby Morantz

Je suis en FAVEUR de la réouverture des voies d'accès au Mont Royal telles qu'elles l'étaient auparavant.

La ville pourrait tout simplement tracer une voie cyclable si désiré; mais la grande majorité des citoyens ont besoin de cette alternative pour se rendre au travail et/ou profiter de atouts du parc du Mont Royal ainsi que du chalet et panorama exceptionnel sur Montréal.

Francine Moreau Faribault

Je m'appelle Ronald Moroz. J'ai 67 ans. Je suis né à Montréal et j'ai vécu ici toute ma vie. J'ai beaucoup voyagé, tant pour les affaires que pour le plaisir. Faire de la randonnée à l'équateur au Kenya, voyager avec sac à dos au cercle arctique du Canada, j'ai tout expérimenté. Ma vie quotidienne est inspirée par des personnes comme Stevie Wonder, qui nous enseignent l'amour et la compréhension. J'aimerais partager mes réflexions sur le sujet de la route qui va de Park et Mont-Royal jusqu'à Côte-des-Neiges.

Montréal a la chance de posséder un espace vert aussi magnifique que nous appelons le parc Mont-Royal, un terrain montagneux au coeur de notre ville. Les citoyens de Montréal mènent présentement une étude sur ce qu'il faut faire de cette route à l'avenir. Il est important de bien comprendre les faits. Premièrement, la route ne bisecte pas le parc, elle le sépare des cimetières. Deuxièmement, nous ne pouvons pas comparer ce parc à aucun autre parc dans le monde, tel que le Parc Central à New York. C'est unique. Je conviens à 100% que la fermeture de l'avenue Émile-Duployé aux voitures serait formidable pour le Parc Lafontaine. Je pense que cette route (Camillien-Houde et Remembrance) doit être rendue sûre pour toutes les formes de déplacement et que cela devrait être fait de manière à permettre à un maximum de personnes d'accéder aux parties hautes du parc Mont-Royal. Nous devons planifier les choses en utilisant une réflexion à long terme.

Il existe 3 options distinctes: 1. Fermer la route aux voitures publiques. 2. Gardez la route ouverte aux voitures publiques. 3. Gardez la route ouverte aux voitures publiques, mais pas comme une route de transit.

Je propose le suivant:

Gardez la route ouverte à tous les modes de transport et à toutes les personnes afin d'accueillir piétons, cyclistes, automobiles, autobus et les handicapés.

Voici les paramètres spécifiques:

1. Les randonneurs ne devraient pas être autorisés sur la route entre Avenue Park et l'arrêt d'autobus à Maison Smith; ils devraient plutôt utiliser les chemins dans le parc.
2. Les cyclistes ne devraient pas être autorisés dans l'enceinte du cimetière.
3. Il ne devrait pas y avoir de virage à gauche dans le belvédère faisant face à l'est (le Belvédère); cela inclut les autocars et les cyclistes. L'accès à ce belvédère ne devrait se faire que du côté sud de la route.
4. Le goulot d'étranglement sur la route juste au-dessus du belvédère orienté à l'est doit être élargi pour permettre la création d'une voie en bordure de chaussée pavée pour les cyclistes de chaque côté de la chaussée pavée à deux voies; cela nécessitera l'excavation d'une partie de la formation rocheuse au sud.
5. Démolissez la casse-croute temporaire au Belvédère et installez partout des parcomètres modernes pour un stationnement maximal d'une demi-heure. Utilisez des appareils photo pour capturer des images des plaques d'immatriculation avant et arrière à des fins d'émission de tickets et utilisez la technologie de parcomètre de Westmount. Sur le premier ticket appliqué à une plaque d'immatriculation, avertissez le propriétaire que, si cette plaque est citée une troisième fois, le propriétaire s'exposera à des pénalités. Affichez ces règles sur les parcomètres. Cet espace est un belvédère - pas un lieu de rencontre.
6. Utilisez la surveillance photo pour appliquer les limites de vitesse sur la section de route allant de l'arrêt d'autobus de Maison Smith au premier feu de signalisation au bas de Camillien-Houde et de l'avenue Mont-Royal (utilisez la technologie existante du pont de l'autoroute 25 nord à Laval). Sur le premier ticket appliqué à une plaque d'immatriculation, avertissez le propriétaire que, si cette plaque est citée une troisième fois, le propriétaire s'exposera à des pénalités. établir la limite de vitesse à 50 kmh et émettez des tickets au dessus de 51 kmh. Affichez des affiches indiquant clairement que ce sont les règles. Ceci maintiendra la vitesse maximale à environ 48 kmh, ce qui assurera une conduite sûre et responsable.

7. Démolissez le belvédère temporaire faisant face au nord. Remplacez-le par un belvédère moderne orienté vers le nord, dans l'angle sud-est de l'arrêt d'autobus de Maison Smith. Cela pourrait être connecté à la nouvelle passerelle surélevée (décrite plus tard). En fait, l'Oratoire Saint-Joseph et le sommet de l'Université de Montréal permettent de magnifiques vues sur le nord.

8. Une reconstruction majeure de la zone autour de l'arrêt d'autobus de Maison Smith doit être effectuée. Un grand rond-point devrait être créé.

a. l'arrêt d'autobus du côté nord devrait être déplacé vers l'ouest, après la sortie du cimetière d'Outremont. b. une passerelle surélevée devrait être construite à partir de l'endroit où se trouve cet arrêt d'autobus actuellement, vers le côté sud-est de la route. c. à l'arrêt d'autobus du côté nord de la route, en face au lac aux Castors, il devrait y avoir un passage pour piétons large et bien éclairé (idéalement, une autre passerelle surélevée serait mieux) d. un deuxième rond-point devrait être construit près du lac aux Castors pour permettre aux véhicules d'accéder le lac aux Castors, la Maison Smith, le Belvédère et les parcs de stationnement. Aucun virage à gauche des véhicules en provenance de l'est au rond-point de l'arrêt d'autobus Maison Smith. e. les véhicules sortant des parcs de stationnement supérieurs pourront se rendre au rond-point de Maison Smith et d'y réinsérer dans la circulation pour voyager soit est ou ouest

9. Le Cimetière Mont-Royal (côté Outremont) devrait utiliser Foret comme entrée et sortie pour voitures et le cimetière NDG (côté Côte-des-Neiges / Decelles) devrait utiliser Troie comme entrée et sortie pour voitures.

10. Ajoutez un service de navette qui aurait des arrêts à: a. le terminus d'autobus au coin sud-ouest du Mont-Royal et Park b. le nouvel arrêt d'autobus nord près de Maison Smith c. Hussards (manège militaire) d. Lac aux Castors e. Maison Smith. Cette navette devrait être équipée pour tous les types de personnes handicapées et devrait accueillir à la fois les piétons et les vélos (ce qui serait bon pour les personnes âgées, les personnes désirant marcher sur la montagne et les touristes). Demander des frais pour ce service et le rendre disponible du 1er mai au 31 octobre.

11. Régler l'intersection à Peel et Pine; a. permettre l'accès à l'institut Allan Memorial uniquement à partir de l'entrée / sortie sur Pine, à l'est de McTavish (pas de léger virage à droite en venant de Peel) b. expliquez clairement aux personnes utilisant l'escalier Peel qu'elles doivent traverser du côté est au feu et les encouragez à utiliser McTavish c. pas de parking aux heures de pointe sur le côté sud de Pine, à partir de l'endroit où Docteur-Penfield rencontre Pine jusqu'au McIntyre. c. la voie de circulation gauche sur Pine en direction ouest devrait s'arrêter au feu (pas au-delà, comme maintenant). d. Créez un espace de débarquement sur le côté est de McTavish dans le coin supérieur avec Pine pour les taxis / uber de ramasser et emmener les gens à l'escalier Peel (informez les bureaux de tourisme et Google Maps; donnez à cet endroit un nom mignon).

Nous pouvons faire beaucoup de choses pour promouvoir notre beau parc et le garder en sécurité pour tous.

Alors récapitulons:

Pour les piétons;

- une navette des deux côtés vers les parties supérieures
- passerelles surélevées sur les parties supérieures
- un accès plus sûr vers l'escalier Peel
- ne pas monter ou descendre Camillien-Houde

Pour les cyclistes;

- une voie en bordure de chaussée pavée pour les cyclistes de chaque côté de la chaussée pavée à deux voies de Mont-Royal à Côte-des-Neiges
- Pas de virage gauche au Belvédère
- des contrôles de vitesse appropriés pour les véhicules empruntant la route
- une navette pour transporter des vélos dans les parties hautes

Pour les véhicules;

- plus touristique
- meilleure circulation du trafic dans les parties supérieures
- des sanctions appropriées pour ne pas obéir aux règles
- apprendre à utiliser un rond-point

Pensez à long terme - Amour et compréhension

Sincèrement,

Ronald Moroz







SHUTTLE BUS "N" NAVETTE STOP



My name is Ronald Moroz. I am 67 years old. I was born in Montreal and have lived here my whole life.

I have traveled widely, both for business and pleasure. From hiking at the equator in Kenya - to backpacking at the arctic circle in Canada. My daily life is inspired by people like Stevie Wonder, who teach us about love and understanding. I would like to share my thoughts on the subject of the road that goes from Park & Mont-Royal to Cote des Neiges.

Montreal is fortunate to have such a magnificent green space that we call Parc Mont-Royal, a mountain terrain that is a centerpiece of our city. The citizens of Montreal are conducting a study of what to do with this particular road going forward. It is important to get the facts straight. Firstly, the road does not bisect the Park, it divides the park from the cemeteries. Secondly, we cannot compare this park to any other park in the world, such as New York's Central Park. It is unique. I agree 100% that the closing of Avenue Émile-Duployé to autos would be great for Parc Lafontaine. I think that this road (Camillien-Houde and Remembrance Road) should be made safe for all forms of travel and this should be done in such a fashion as to allow the maximum number of people to access the upper parts of Parc Mont-Royal. We must plan things using long-term thinking.

There are 3 distinct options: 1. Close the road to public autos. 2. Keep the road open to public autos. 3. Keep the road open to public autos but not as a thruway.

I propose the following:

Keep the road open to all forms of transport and people, to accomodate pedestrians, cyclists, automobiles, buses, and the handicapped.

Here are the specific parameters:

1. Hikers should not be permitted on the road from Park Avenue to the bus stop at Maison Smith; they should use the paths within the park instead.
2. Cyclists should not be permitted within the cemetery grounds.
3. There should be no left turn into the east-facing lookout (the Belvedere); that includes tour buses and cyclists. Access to this lookout should only be from the south side of the road.
4. The choke point on the road just above the east-facing lookout must be widened to accommodate a paved shoulder lane for cyclists on each side of the paved two lane roadway; this will require excavation of some of the rock formation to the south.
5. Demolish the temporary snack bar at the Belvedere lookout and install modern half-hour maximum parking throughout. Use cameras to capture images of the front and rear license plates for ticket-issuing purposes and use Westmount's meter machine technology. On the first ticket applied to a license plate, issue a warning that if that license plate gets ticketed a third time, the owner will suffer personal penalties. Post signage on the meter machines indicating these rules. This space is a lookout - not a hangout.
6. Use photo surveillance to enforce the speed limits on the section of the road from the bus stop at Maison Smith to the first traffic light at the bottom of Camillien-Houde and Avenue Mont-Royal (use existing technology from the Autoroute 25 North bridge in Laval). On the first ticket applied to a license plate, issue a warning that if that license plate gets ticketed a third time, the owner will suffer personal penalties. Set the speed limit to 50 kmh and issue tickets after 51 kmh. Put up signage to make it crystal clear that these are the rules. This will keep the maximum speed to around 48 kmh, which will ensure safe and responsible driving.
7. Demolish the temporary north-facing lookout. Replace it with a modern north-facing lookout on the south-east corner at the bus stop at Maison Smith. This could be connected to the new overhead walkway (described later). Actually, there are beautiful north-facing views from St. Joseph's Oratory and the top of L'Université de Montreal.

8. A major reconstruction of the area around the bus stop at Maison Smith must be done. A large roundabout should be created.

a. the bus stop on the north side should be moved west, past the Outremont Cemetery exit. b. an overhead walkway should be built from where that bus stop is now to the south-east side of the road. c. at the bus stop on the north side of the road across from Beaver Lake, there should be a wide fully-lit crosswalk (ideally, another overhead crosswalk would be better) d. a second roundabout should be constructed near Beaver Lake, for vehicles to access Beaver Lake, Maison Smith, the Belvedere lookout and the parking lots. No left turns of vehicles coming from the east at the Maison Smith bus stop roundabout. e. vehicles exiting the upper parking lots will be able to go to the Maison Smith roundabout and merge there to go either east or west.

9. The Mt. Royal Cemetery (Outremont side) should use Foret as its entrance and exit for cars and the N.D.G. Cemetery (Cote des Neiges/Decelles side) should use Troie as its entrance and exit for cars.

10. Add a shuttle bus service that would have stops at: a. the bus terminus at the south-west corner of Mt. Royal Blvd. and Ave Park b. the new north bus stop near Maison Smith c. Hussars (Armory) d. Beaver Lake e. Maison Smith. This shuttle should be equipped for all types of handicapped people and should accomodate both pedestrians and bicycles (that would be good for the elderly, people wanting to walk on the mountain and tourists alike). Charge a fee for this service and make it available from May 1 to October 31.

11. Fix the intersection at Peel and Pine; a. allow access to the Allan Memorial only from the entrance/exit on Pine, east of McTavish (no slight right if coming up from Peel) b. make it clearer for people using the Peel steps that they must cross on the east side at the traffic light and encourage them to use McTavish c. no car parking during rush hours on the south side of Pine from where Penfield meets Pine until the McIntyre. c. the left lane of traffic on Pine going west should stop at the light (not beyond it as now). d. create a disembarking space on the east side of McTavish at the top corner with Pine for taxis/uber to pickup and deliver people to the Peel steps (inform the tourist bureaus and Google maps; give that spot a cute name).

There are many things that we can do to promote our beautiful park and to keep it safe for everyone.

So let's recap:

For Pedestrians;

- a shuttle bus from both sides to the upper parts
- overhead crosswalks on the upper parts
- safer access to and from the Peel steps
- no walking up or down Camillien-Houde

For Cyclists;

- a uniform-width paved shoulder bike lane on each side of the road from Mt. Royal Blvd. to Cote des Neiges
- no left turns into Belvedere lookout
- proper speed controls for vehicles using the road
- a shuttle bus to transport your bike to the upper parts

For Vehicles;

- more tourist friendly
- better flow of traffic through the upper parts
- proper penalties for not obeying the rules
- learning how to use a roundabout

Think long term - Love & Understanding

Yours truly,

Ronald Moroz







SHUTTLE BUS "N" NAVETTE STOP



J'ai trouvé cet epreuve triste en conception et implementation. Initialement la fermeture n'était pas indiqué et j'ai traversé Camillien-Houde presque à la fin et j'ai trouvé des policiers. C'était pas un bon commencement! Après ça j'ai trouvé la barrière un addition impossible surtout parce que des Pins et Penfueld étaient fermés. J'ai trouvé la fermeture une barrière artificielle entre l'est et l'ouest de la ville. Les besoins des vélos seront meilleurs protégés par une vraie route protéger pour les bicyclettes.

David Morris

Leave the road open but build a proper bike path. It's not that complicated.

Marley Morris

I am in favor of closing off the mountain roads,
Camillien-Houde / Remembrance, to through traffic.

Deborah Murray

I am strongly opposed to the mount royal road being closed to cars

It has completely cut off easy accessibility to full enjoyment of the mountain. As well, the few times we biked up there this summer we noticed there were much fewer people than ever before.

Really sad that it now feels so restricted. This feels like it's the brainchild of a few political elites versus the will of the general population.

I believe there should be a referendum that includes all the city boroughs.

Thank you

Justin

Bonjour,

Je vous écris pour vous faire part de mon appui à ce projet d'interdiction de la circulation de transit sur le mont Royal. Il me semble que le projet pilote proposé - soit de permettre aux voitures de se rendre au mont Royal de chaque côté, mais sans permettre de traverser d'un côté à l'autre - constitue un excellent compromis entre les droits des automobilistes et ceux des autres usagers du parc (piétons, cyclistes, utilisateurs du transport en commun). D'un côté, ce projet pilote préserve l'accès au mont Royal pour les gens qui se déplacent en voiture, ce qui me semble un point important, notamment pour les personnes à mobilité réduite. De l'autre côté, ce projet pilote permet de rappeler la mission première d'un parc en ville, qui est d'être un lieu de tranquillité où la nature reprend ses droits. Un parc comme le mont Royal n'a pas à servir d'axe routier pour les gens pressés. Le fait de pouvoir utiliser le chemin Camillien-Houde comme voie de transit ne me paraît pas être un droit essentiel pour les automobilistes. J'espère donc que ce projet pilote deviendra permanent.

Julie Nadeau-Lavigne, résidente de Montréal

JE TROUVE IMPORTANT DE LAISSER L'ACCES AU
AUTOMOBILISTE ETANT DES CITOYENS A PART
ENTIERE PAYANT DES TAXES. MOI JE LE PREND POUR
ALLER SOIT AU CIMETIERE MT-ROYAL OU CHEZ MON
GASTRO-ENTEROLOGUE CAR J'ABITE VILLE
LASALLE. VOICI UN CHEMIN AGREABLE AUTANT POUR
NOUS QUE POUR LES CYCLISTES.

IL EXISTE D'AUTRES OPPORTUNITES POUR LES
CYCLISTES POUR UTILISER LA MONTAGNE
PAR LE CHEMIN COTES-DES-NEIGES.

LISE NADEAU

Mémoire : Voies d'accès au Mont-Royal (Camillien-Houde / Remembrance)

L'accès au Mont-Royal et son intégrité

Introduction

Préparer un thermos de son breuvage préféré et prendre le transport en commun électrique vers la montagne pour y respirer de l'air pur, contempler le paysage à hauteur d'homme : une manière toute respectueuse des lieux tout en assurant sa pérennité.

Les observatoires surélevés

Accumuler des hauteurs permanentes ou temporaires pour mieux voir la ville et les couchés de soleil, ce n'est pas reconnaître et respecter les limites que la nature nous impose. Pourquoi devons toujours modifier et édifier des structures pour voir plus et encore plus au détriment de la beauté naturelle des lieux.

L'accès et le passage étroit

Déjà dans le passé le Mont-Royal a été percé pour avoir un accès plus direct en son cœur. Je qualifie cette intervention d'erreur si on considère qu'aujourd'hui cette intention c'est modifié pour devenir le moyen de sauver du temps en y passant de l'ouest à l'est et vice-versa. La contemplation des lieux demande qu'on s'y arrête et non pas qu'on les observe d'une voiture en mouvement surtout si on est pressé. C'est un non-sens flagrant.

Le passage étroit devrait se refaire une beauté. Installer une clôture de protection beaucoup plus esthétique : un défi pour les designers industriels. Aussi, il est primordial de contrôler l'herbe à poux qui colonise ses abords et qui pollue l'air de son pollen très nocif pour la santé. Il faut permettre à des plantes indigènes de proliférer et embellir les abords de ses coloris. Je propose des haies de séparation ex : des bosquets d'aubépines entre les voies pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes afin d'empêcher les louvoiements dangereux.

Le stationnement pour un accès et un lien est / ouest

Je propose un stationnement central unique, **un passage obligé**, entre le Lac des castors et la Maison Smith, avec des barrières automatisées de péage, des sorties et entrées possibles dans les deux directions. Si les visiteurs du transport en commun paient pour l'accès pourquoi pas les automobilistes. Ces revenus additionnels permettraient de poursuivre l'entretien, la régénération et la protection de la montagne. Je propose un tarif incitatif de deux dollars, en tout temps, pour le service électrique de la STM.

Les voies Camillien-Houde et Remembrance ne longent pas le Mont-Royal. Les cimetières Côte-des-Neiges et Mont-Royal font partie de la montagne aux trois sommets.

Conclusion

Arrêtons cette frénésie d'assujettir la nature à nos désirs et de toujours vouloir sauver du temps.
Le Mont-Royal n'est pas un transit, mais un joyau qu'il faut préserver dans son intégrité.

Ajout au mémoire

L'accès au Mont-Royal et son intégrité

Je tiens à souligner l'importance d'un fait irréfutable : le cimetière Notre-Dame des Neiges et le cimetière Mont-Royal font parties du site patrimonial du Mont-Royal au même titre que le parc du Mont-Royal. Le site est composé de trois sommets : sommet de Westmount, sommet d'Outremont et sommet du Mont-Royal. Il comprend aussi différentes institutions telles que désignées sur la carte ci-jointe.

Une grande partie de la voie Camillien-Houde grimpe à travers le Parc du Mont-Royal à partir de l'avenue du Mont-Royal et l'avenue du Parc. En tant que bénévole des amis de la Montagne j'ai souvent participer à l'entretien et des activités de préservation des secteurs le long du boulevard du Mont-Royal et le secteur derrière l'université de Montréal et l'école Polytechnique de Montréal.

Donc, le chemin Remembrance et la voie Camillien-Houde traverse la montagne, c'est-à-dire le site patrimonial du Mont-Royal indivisible et par conséquent traverse aussi le parc du Mont-Royal. L'idée que ces voies longent le Parc du Mont-Royal est erronée. Les cimetières mentionnés ne sont pas des enclaves : entités étrangères à l'ensemble.

Inauguré en 1876, le parc du Mont-Royal a été conçu par le célèbre architecte paysagiste Frederick Law Olmsted, également concepteur de Central Park à New-York. Olmsted souhaitait faire profiter tous les citoyens du « charme des paysages naturels » de la montagne et de ses bienfaits sur l'âme humaine. Lieu symbolique situé en plein cœur de Montréal, le parc du Mont-Royal est aujourd'hui une destination appréciée en toutes saisons.

PARC DU MONT-ROYAL

ville.montreal.qc.ca/siteofficieldumontroyal
ville.montreal.qc.ca/grandsparcs

Ouvert entre 6 h et minuit
Renseignements : 514 280-8989

ACTIVITÉS ESTIVALES

- Observation d'oiseaux
- Promenade en sentier
- Vélo
- Tam-tams (dimanche, mai à septembre)
- Animation
- Exposition, borne interactive
- Randonnée guidée
- Location de voiliers télécommandés
- Location de chaloupes

QUELQUES CONSIGNES IMPORTANTES

- Les chiens doivent être tenus en laisse
- Il est permis de rouler à vélo sur les sentiers polyvalents seulement. La vitesse maximale est de 20 km/h.
- Il est interdit de faire des feux
- Demeurez sur les sentiers en tout temps
- Il est interdit de nourrir les animaux

Relief et milieu naturel du mont Royal

On l'appelle affectueusement « la montagne », il s'agit en réalité de la plus connue des neuf collines montréalaises du Québec. Sur cette montagne, qui compte trois sommets, se trouve une nature riche et diversifiée. Une abondante végétation crée de nombreux habitats pour la faune locale. Au cœur de la ville, la montagne se révèle un lieu de prédilection pour entrer en contact avec la nature.

PROMENADES SUGGÉRÉES :

CHEMINS D'ACCÈS

LE CHEMIN OLMSTED : découvrez progressivement la montagne sur cette lente montée parsemée de paysages évocateurs et vivez l'expérience imaginée par le concepteur du parc, Frederick Law Olmsted. Départ du monument à sir George-Étienne Cartier. **Sentier facile à intermédiaire • 90 minutes • 4,4 km jusqu'à la Boucle du sommet**

LA BOUCLE DU SOMMET : derrière le chalet du Mont-Royal, le chemin Olmsted fait une boucle qui offre un point de vue des trois sommets et permet de se rendre à la croix du mont Royal. Circuit de mangeoires pour oiseaux (novembre à avril). **Sentier facile • 40 minutes • 2,2 km**

LE SERPENTIN ET L'ESCALIER : tout en haut de la rue Peel, empruntez le joli chemin le Serpentin jusqu'au chemin Olmsted. Marchez vers la droite et grimpez les 339 marches de l'escalier de l'Escarpement pour accéder directement au belvédère Kondiaronk. **Sentier de niveau sportif, non praticable avec une poussette • 20 minutes • 1,4 km**

LE SENTIER DE L'ESCARPEMENT : en sortant du chalet du Mont-Royal, prenez sur votre gauche le sentier de l'Escarpement à flanc de montagne et profitez de magnifiques points de vue sur la ville. **Sentier intermédiaire, non praticable avec une poussette • 40 minutes • 0,9 km**



SECTEUR - LAC AUX CASTORS

PAVILLON DU LAC-AUX-CASTORS ▲ 165 m

Boutique plein air et location d'équipement
Restaurant du pavillon du Lac-aux-Castors
Kiosques du Lac-aux-Castors et location d'équipement
Activités à proximité :

SECTEUR - MAISON SMITH

MAISON SMITH ▲ 180 m

Boutique nature
Café de la Maison Smith
Exposition
Activités à proximité :

SECTEUR - CHALET

CHALET DU MONT-ROYAL ▲ 194 m

Activités culturelles
Le Comptoir du Café des Amis au chalet du Mont-Royal
Activités à proximité :

SECTEUR - MONUMENT À SIR GEORGE-ÉTIENNE CARTIER

Activités à proximité :

les amis de la montagne
30+ ans de protection du mont Royal

L'OBNL Les amis de la montagne a pour mission de protéger et mettre en valeur le mont Royal en privilégiant l'engagement de la communauté et l'éducation à l'environnement. Présents dans le parc du Mont-Royal à titre de partenaire de la Ville de Montréal, Les amis de la montagne offrent aux visiteurs des services d'accueil, de restauration et de location d'équipement de plein air. Ils présentent aussi un éventail complet de programmes culturels, éducatifs et récréatifs qui mettent en lumière les richesses naturelles et culturelles du parc et de la montagne, tout autant que les défis liés à sa conservation.

Les amis de la montagne
Maison Smith – parc du Mont-Royal
1260, chemin Remembrance
Montréal (Québec) H3H 1A2

info@lemontroyal.qc.ca
www.lemontroyal.qc.ca
facebook.com/Jaimelemontroyal



SITE PATRIMONIAL DU MONT-ROYAL

Le mont Royal constitue depuis toujours un repère visuel et un lieu identitaire chargé de mémoire. Des sites et des monuments importants s'y côtoient, notamment de grandes institutions consacrées au culte, au savoir et à la santé, fortes de leur mission historique et monumentales de par leur architecture. On y trouve également des villas et résidences de prestige, ainsi que quatre cimetières qui hébergent des sépultures de personnalités illustres de l'histoire québécoise. Au sein de ce noyau vert, des parcs sont aménagés. À lui seul, le parc du Mont-Royal occupe un vaste espace de près de 200 hectares.

Reconnaissant le grand intérêt des paysages, des espaces naturels, des bâtiments et des aménagements du mont Royal, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec lui ont attribué des statuts de protection accrus. Notamment, en 2005, l'agrandissement historique et naturel du Mont-Royal était créé par décret du gouvernement du Québec. La dénomination a été remplacée par celle de site patrimonial du Mont-Royal à l'entrée en vigueur de la Loi sur le patrimoine culturel, en 2012.

Vivre l'expérience du site patrimonial du Mont-Royal - le seul à avoir ce double statut au Québec - c'est partir à la découverte d'un riche héritage. C'est aussi l'occasion de renouer avec les charmes de la nature, de prendre une distance de son quotidien et d'apprécier d'imprennables vues sur la ville qui se déploie tout autour.

Bienvenue sur le mont Royal. Bonne découverte !

ville.montreal.qc.ca/siteoffieldumontroyal



LE MONT ROYAL CARTE TOURISTIQUE

NOUVEAU
Escalaes découvertes
Voir la montagne autrement!

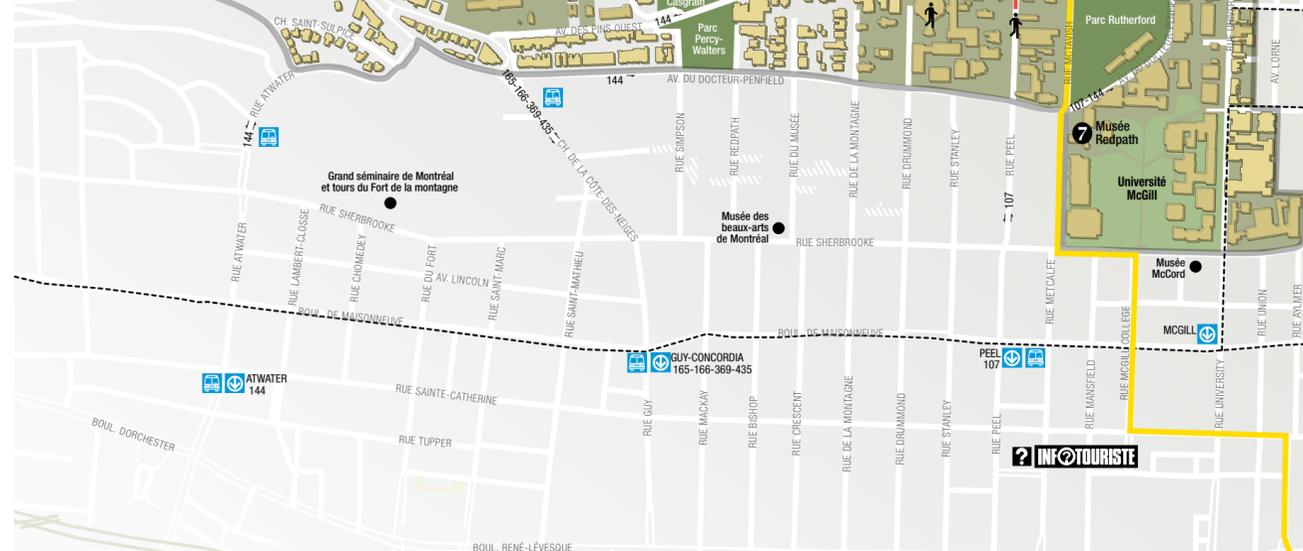
SITE PATRIMONIAL DU MONT-ROYAL

LÉGENDE :

- Stationnement payant
- Autobus
- Métro
- Accueil
- Accueil saisonnier
- Belvédère
- Accueil et entrée
- Accès aux sentiers
- Sentier polyvalent (piétons et vélos)
- Piste cyclable
- Chemin de ceinture (piétons)
- Chemin de ceinture (piétons et vélos)
- Chemin de ceinture • à venir
- Propriété institutionnelle
- Parc et espace vert
- Promenade Fleuve-Montagne
- Limite du site patrimonial du Mont-Royal

Cartographie numérique : Ville de Montréal 05-2017 - ISBN 978-2-7647-1517-8

DIMENSION DPR inc.



ESCALES DÉCOUVERTES

- Itinéraires découverts
- Itinéraires découverts à accès restreint aux heures d'ouverture du cimetière
- Escalaes découvertes (lieux à découvrir)
- Escalaes découvertes (à venir)

Les itinéraires découverts suggérés vous permettent d'explorer les trois sommets du mont Royal et d'apprécier toutes les richesses paysagères et patrimoniales. Parcourez-les à votre guise lors de courtes promenades ou de longues marches. Vous y découvrirez des points de vue remarquables sur le paysage de la montagne, des ambiances variées ou encore des traces de l'histoire des lieux. Les itinéraires découverts proposés sur cette carte totalisent 16 km et sont de niveau intermédiaire.

POUR POURSUIVRE LA DÉCOUVERTE

Escalaes découvertes
Legs du 375^e anniversaire de Montréal
ville.montreal.qc.ca/375

Randonnée des trois sommets (une journée complète)
Randonnée guidée de 15 km avec les Amis de la montagne
lemontroyal.qc.ca

Voies d'accès au mont Royal
Doc.

Explorez le site patrimonial du Mont-Royal

| | Exposition | Visite guidée | Circuitus proposés | Balado à télécharger |
|---|------------|---------------|--------------------|----------------------|
| 1 Accueil • Maison Smith • Parc du Mont-Royal 1260, ch. Remembrance • T. 514 843-8240 • lemontroyal.qc.ca | | | | |
| 2 Centre d'exposition de l'Université de Montréal 2940, ch. de la Côte-Sainte-Catherine, local 0056 • T. 514 343-6111, poste 4694 expo.umontreal.ca • artpourous.umontreal.ca | | | | |
| 3 Cimetière Mont-Royal • 1297, ch. de la Forêt T. 514 279-7358 • mountroyalcm.com | | | | |
| 4 Cimetière Notre-Dame-des-Neiges • 4601, ch. de la Côte-des-Neiges T. 514 735-1361 • cimetierenotredamedesneiges.ca | | | | |
| 5 L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal • 3800, ch. Queen-Mary T. 514 733-8211 • saint-joseph.org | | | | |
| 6 Musée des Hospitalières de l'Hôtel-Dieu de Montréal 201, av. des Pins Ouest, T. 514 849-2919 • museedeshospitalieres.qc.ca | | | | |
| 7 Musée Redpath • 859, rue Sherbrooke Ouest T. 514 398-4086, poste 00549 • mcgill.ca/redpath | | | | |
| 8 Chalet du Mont-Royal • 1196, voie Camillien-Houde T. 514 280-8989 • ville.montreal.qc.ca/grandsparcs | | | | |

Important : vérifiez les horaires avant de vous rendre sur place.

For starters, a petition stating that 36,000 people are AGAINST closure of through traffic on the Mountain verses 8,300 who are for it should be enough of a statement for any other municipal government but the Plante Administration. So here we are at the last days of Public Consultations, that are in the minds of most Montrealers is nothing more than a formality after a Done Deal. When I heard that traffic will be closed over the mountain for the summer as a “Study” I knew that the study results would favour the City’s position, not the population.

I also knew that regardless of cross mountain traffic being the only pressure valve in mitigating traffic chaos, the city would continue infrastructure and road work on major arteries surrounding the mountain causing traffic hell for Montrealers and Tourists alike all summer long. The Mountain belongs to the people, not Fernandez or Plante. The stupidity of stating that there were no accidents re cyclists this summer is beyond common sense, even for our administration. Ie: THERE WAS NO CAR TRAFFIC ON THE MOUNTAIN. This and many other insults to the intelligence of the people of Montreal will result in one thing only: Project Montreal and the Plante Administration losing the next election and being remembered for a one mandate Party. Leave The Mountain alone and put intelligent energy into bringing Montreal’s Transit System to 21st Century World Class Standards, before we can even think of leaving our cars at home.

Ted Nadel

Garder le Camélien-Houde ouvert.

Suggestion: des voies terrestres pour piétons bien protégées par du béton d'un côté. De l'autre, une piste cyclable également sécurisée par du béton des voitures.

Gabrielle Nasri

I live in Ahuntsic and I go to the cemetery few time during the summer and it's becoming very difficult When I went there were only few cars on the road and no bicycles. all the problem is for one accident happened for a young kid riding a bicycle with no break and a U turn driver, accident happen should we remove all the cars from the city

Montrealer will not walk up to the mountain you can create a bicycle safe pass along the route and let every one enjoy the mountain You can forbid crossing from 6:00 am to 9:00 am and 4:30 pm to 6:30 pm

FYI I'm a senior

Rafik Negm

Sujet: MT. ROYAL...

Message: WHY NOT CLOSE IT 10AM - 5PM ON WEEKENDS ONLY?

Norm Ness

Hello,

I live on Cote Des Neiges. I would like to express my displeasure regarding the decision to close the road over Mt Royal to car traffic.

There are two reasons why this decision was so offensive and unacceptable.

1) There seems to be no practical explanation for why this was done. No facts or figures from any reputable source were presented. I am a cyclist and i use the mtn to train on a regular basis. The closure of the road did nothing for my safety because prior to the closure, this was not a dangerous spot for cyclists. There was a wide shoulder (wider than anywhere in the city) and as long as cyclists obeyed the rules, there was no issue with cars.

If, as sometimes stated, the issue was about cars making u-turns, the simple

solution would have been to just extend the median that already existed on the plateau side (near where the young cyclist was tragically hit). However, since the only reason for this closure was simply a new front on this administrations war on cars, then logic played no part in this. They were going to do whatever they wanted and it's up to us tax payers to suffer the consequences. When i spoke with my city councilor about this on the phone,

she claimed that this was the will of the majority and that they were just going to try it out. Well, since then, the facts have borne out that they couldn't decide if they would justify this abomination of a policy under the guise of public safety, environmental protection or some other red herring. the facts have borne out that whatever they accomplished by closing the road (very little)...there was never a clear set of reasons therefore or any kind of data to buttress their decision. The mountain was a graveyard this summer. Nobody is interested in enjoying half the mountain when it is closed

off. Trying to make it seem like this is necessary by placing half-assed jungle gyms close to the road, and the ham handed idea to put a sign welcoming people, are an insult to our intelligence. There is no reason why people can't enjoy the mountain and still have the road.....trust me, i do it every single weekend. The road is bordered on one side by the cemetery, meaning that land is not usable anyways. I fail to see how the road diminishes anybody's enjoyment of the mountain. on the contrary, closing it limits the number of people who get to enjoy the mountain by closing off access. Is it the opinion of this administration that once they eliminate the cars, that people will take their picnics and their bbq's and abandon the beautiful lawn to go sit in the middle of the hot asphalt? THE ROAD

ALREADY

EXISTS. This is not a zero sum game. People can have the road and enjoy the mountain. Everybody knows this....including the administration at city hall.

They don't really care about any of these reasons though. This is why they keep moving the goalposts and changing the reasons for this ill conceived idea. Which is what brings me to my next point:

2)The way in which this was rammed through is the height of arrogance and is

an insult to the taxpayers. There was a petition with approx 30,000 signatures against this move. Les Amis de la Montagne came out against saying there was no benefit to the move. People are yelling and screaming from the rooftops and yet, we cannot even get info or a consultation in English. This process has been exclusionary and pre-determined from the beginning. I understand that there are people who can live their lives without a car and simply using a bike and public transport. Despite what this administration might think.....this is not a majority of citizens. Most people still REQUIRE their car for work, mostly because PUBLIC TRANSPORTATION

IN THIS CITY IS NOT USEFUL IF YOU DON'T WORK DOWNTOWN and is unreliable at

best when you need it the most. This is what Mayor Plante and her henchman

(Luc Ferrandez) fail to recognize. They cannot force this social engineering experiment down our throats. Their idea may have some merit but they step on

their own message with their arrogance. This experiment has clearly failed. It achieved none of the results that the admin had hoped for (regarding any of their constantly changing goals). The information they released last week to support their move was old (outdated) and without context. The height of dishonesty....a tactic ripped from the authoritarian's handbook. We should all be ashamed to live in a city and be represented by politicians who do not care at all about public opinion.

I hope you will consider the real effect of this poorly conceived idea and make this the last we have to hear about this asinine concept of closing the road over the mountain again.

Thank you

Josh Newpol

Sujet: Stop Camillien Houde closure

Message:

I support keeping this road opened all year round

It is very scenic and very accommodating

It also reduces the traffic to Sherbrooke Street ,

Dr. Penfield and Cote Ste Catherine

Please keep this road open

Thank you

Franco Niro

I am of the opinion that les voies d'accès au Mont Royal (Camillien-Houde) should not be closed during the summer It's a perfect road and rather scenic to cross the mountain and make access to crossing the city and also allow for less congestion on other roads Dr Penfield , Sherbrooke, Côté Ste Catherine
It should stay open 12 months a year

Thank you

Franco Niro

- Avenir du Parc Jean-Drapeau
- Les voies d'accès au mont Royal (Camillien-Houde / Remembrance)

Ces endroits publics devraient être accessible à tous selon leur usage, et sur le mont Royal, également en voiture.

Claude Normandeau

I have used the road over the mountain as a driver for over 10 years and it has been the source of much enjoyment. It is a quiet, gorgeous and meditative alternative to downtown routes. Even if the road took considerably longer to get from my home in Mile End to Downtown, I would still use it. It is one of the very great pleasures of living in the city.

I enjoy cycling but I could not attempt the route up the mountain. It is a tough, constant incline and requires an athlete's stamina and a machine far more sophisticated than my humble bicycle. Cycling over the mountain is an elitist activity and not one that I think should be supported by taking away a venerable and beautiful route from so many drivers.

I am getting older and that route was a simple pleasure that I once counted on. I cannot take friends or guests over the mountain now. I cannot take my 90 year old Mother.

We all share this mountain and I think we can do so responsibly. Cut the speed limit if needed and put in more stop signs and make the signs that are up (the warnings about U turns) bilingual. Tourists can't be expected to understand a uni-lingual sign. If it takes 3 or 4 languages to keep people (cyclists especially) safe, surely it is worth a deviation from the norm.

I absolutely support returning the route over Mount Royal to the shared status between bikes and cars that it once enjoyed.

Adrian Norvid

Access by auto needs to be controlled (possibly a toll or perhaps limited due to time of day) but access by automobile cannot be completely cut off. Not everyone is able to bike up the mountain or walk. The mountain is for everyone, not just bike racing enthusiasts!

Stephen Novakowski

Please leave it open.

Isadore Nudell