

# Les voies d'accès au mont Royal

Le point de vue de



Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Novembre 2018

## Quelques mots sur Vélo Québec

Depuis 51 ans, Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses évènements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il offre aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au vélo sous toutes ses formes et est reconnu à travers le Québec, le Canada et au-delà de nos frontières. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour déterminer les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

## SOMMAIRE

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Avant-propos                     | 2 |
| 1. Projet-pilote                 | 3 |
| 2. Revenir à l'esprit de Olmsted | 3 |
| 3. Sécurité accrue pour tous!    | 4 |
| 4. Techniquement et concrètement | 6 |
| Conclusion                       | 8 |

## Avant-propos

Le mont Royal est un lieu emblématique de Montréal. Les Montréalais aiment LEUR montagne, il n'y a aucun doute là-dessus. Et il semble bien que la présente consultation sur les voies d'accès au mont Royal ne laisse personne indifférent. Pourtant, l'idée de faire cesser la circulation de transit sur les voies Camillien-Houde et Remembrance ne date pas d'hier. Tour à tour depuis les années 1990, différentes consultations ont fait ressortir l'importance de tenir sur la montagne des activités compatibles avec le milieu naturel. Cela fait plusieurs années que nous faisons aussi valoir à la Ville de Montréal que *l'autoroute Camilien-Houde* n'a plus sa raison d'être sur la montagne, et cela pour différentes raisons. Pour la santé de la montagne elle-même, mais aussi pour la santé, la sécurité et la quiétude des utilisateurs du parc du Mont-Royal. Notre position est bien connue et nous avons eu l'occasion de la faire valoir au cours de la dernière année sur plusieurs tribunes.

Avant de vous livrer notre analyse de la situation et ce qui motive notre position, il nous est difficile de ne pas émettre un commentaire sur le processus de consultation auquel nous participons. Avec une consultation de 6 mois, ses 7 ateliers créatifs et ses questionnaires en ligne à plusieurs reprises, nous avons l'impression que les privilèges accordés à quelques-uns s'opposent à une vision collective, montréalaise et même métropolitaine du bien commun. Nous avons l'impression que cette consultation a eu pour effet de donner une tribune démesurée aux plus mobilisés contre le projet, ceux qui ont l'impression de perdre « le droit acquis » de circuler en voiture comme bon leur semble sur la montagne. Nous croyons que le fait de vivre sur la montagne ou à ses abords est un immense privilège, mais que l'espace public que constitue le parc du Mont-Royal appartient à tous les citoyens de Montréal et même du Québec.

Si la collision qui a coûté la vie à Clément Ouimet a été l'élément déclencheur menant au projet-pilote sur les voies Camillien-Houde et Remembrance, la restriction de la circulation de transit n'est pas uniquement liée à la sécurité des cyclistes. C'est toute une façon de voir l'utilisation et l'accès à ce parc emblématique selon les principes du développement durable et aussi dans la foulée de Vision zéro, une démarche à laquelle la Ville et toute la communauté montréalaise viennent de donner le coup d'envoi.

Si la consultation en cours traitait non pas du maintien, mais de la création d'une artère comme ce qu'est devenu l'axe Camillien-Houde / Remembrance (CHR), quelle administration serait aujourd'hui disposée à mettre de l'avant un tel projet? Poser la question, c'est y répondre. L'apaisement du mont Royal n'est pas un luxe. C'est une nécessité.

## 1. Le projet-pilote

Avec un peu de recul, lorsque l'on tient compte de la rapidité avec laquelle les choses se sont mises en place, le projet-pilote de restriction de la circulation de transit dans l'axe Camillien-Houde / Remembrance, entre le 2 juin et le 31 octobre, est un succès. Il a permis de documenter les différents impacts, positifs ou négatifs, et a démontré globalement que, avec certains correctifs, la viabilité à plus long terme d'une telle mesure était possible. Globalement, en semaine et les fins de semaines, le projet-pilote a démontré une diminution importante du nombre de véhicules circulant sur le mont Royal et conséquemment du bruit généré. Le but était d'apaiser la montagne et le résultat est concluant. Le projet-pilote n'a pas réglé tous les problèmes de sécurité et il aurait été ambitieux de croire que tout pourrait être résolu dans un si court laps de temps. Il n'a pas réglé non plus la très mauvaise desserte actuelle avec les transports en commun. Celle-ci a certes été améliorée, mais nous croyons qu'il y a encore place à la bonification et à l'innovation.

Quant aux émissions de polluants dans tout le secteur, le bilan serait plutôt neutre puisqu'il n'y aurait pas eu de grands changements de comportements dans la façon de se déplacer sur et autour de la montagne. Encore ici, il aurait été peu probable de noter des effets significatifs compte tenu du peu de changement dans l'offre en transport collectif dans tout le secteur du mont Royal.

Certains problèmes ont été soulevés à la suite du manque de signalisation et de l'aménagement du belvédère soleil, des problèmes qui, selon nous, sont liés aussi à l'échéancier serré pour préparer les aménagements avant la date prévue de début du projet-pilote, soit le 2 juin, et aux budgets insuffisants pour marquer adéquatement les lieux. Un automobiliste qui empruntait Camillien-Houde, à partir de l'avenue du Mont-Royal, pouvait très bien ne pas voir la signalisation qui expliquait la nouvelle configuration de l'axe CHR.

## 2. Revenir à l'esprit de Olmsted

Avec près de 10 000 véhicules qui l'empruntent quotidiennement, l'axe CHR est devenu au fil des ans une artère importante dans un parc que Montréal souhaiterait faire inscrire au patrimoine de l'UNESCO. Nous sommes bien loin de l'esprit de Frederic Law Olmsted, concepteur du parc du Mont-Royal (1874), convaincu de la fonction thérapeutique de la nature sur l'humain. L'idée de restreindre et même faire cesser la circulation de transit sur la voie Camillien-Houde ne date pas d'hier. Dans les années 1950, une firme new-yorkaise chargée de moderniser les installations du parc avait mis un bémol à l'accès en auto à la montagne. En 1990, sous Jean Doré, une consultation

publique sur la mise en valeur du mont Royal avait fait ressortir l'importance d'y tenir des activités compatibles avec le milieu naturel. Il avait été recommandé également que la circulation de transit sur les voies Camillien-Houde et Remembrance soit interrompue par l'aménagement de deux « boucles terminales distinctes » sur le sommet de la montagne, en permettant bien sûr un accès libre aux bus et véhicules d'urgence. La réalisation du projet-pilote au cours des derniers mois aura permis un arrêt sur images, une pause, une nouvelle réflexion pour se redire que la montagne est un lieu sublime, unique, créant un des paysages urbains les plus spectaculaires au monde! Ce moment de réflexion arrive à point nommé avec la publication du rapport du Groupe international d'experts sur le climat (GIEC), qui nous somme d'agir et revoir nos façons de faire, nos façons de traiter la planète, nos habitudes quotidiennes, nos façons de se déplacer.

Ce moment de réflexion arrive aussi au moment où la Ville de Montréal fait appel à l'ensemble de la communauté montréalaise et s'engage dans la démarche Vision zéro décès et blessé grave dans nos rues. Entre 2013 et 2017, 137 collisions routières sur le mont Royal, qui ont fait au total 34 blessés et 1 mort<sup>1</sup>, ont été répertoriées. L'enjeu de la sécurité routière est bien réel sur la montagne et il concerne tous les types d'usagers : piétons, cyclistes et automobilistes. Il est primordial que cela fasse partie des considérations qui pourront mener à statuer sur l'apaisement de la circulation et l'arrêt définitif de la circulation de transit.

Revenir à l'esprit de Olmstead, c'est opter pour l'apaisement de la montagne, la mobilité durable et la sécurité de tous. C'est d'offrir aux Montréalais et à tous les visiteurs une occasion de vivre une expérience renouvelée et réellement tournée vers la nature dans une ville qui ne cesse de s'urbaniser et où 15 000 nouvelles voitures s'ajoutent chaque année dans ses rues.

### 3. Sécurité accrue pour tous!

Même si ce n'était pas sa fonction première, l'axe CHR est devenu au fil des ans et des décennies un véritable raccourci pour les gens soucieux de gagner du temps pour passer d'un côté à l'autre du mont Royal. Avec l'annonce récente de Montréal de joindre le mouvement international **Vision zéro**, il y aura évidemment des choix à faire, il y aura une approche différente à prendre en matière de circulation, alors que le concept de fluidité de la circulation est celui qui a primé au cours des 50 dernières années.

---

<sup>1</sup> Le Mont-Royal : portrait des collisions impliquant au moins un véhicule motorisé. Service des infrastructures, de la voirie et des transports. Direction des transports. Bureau de la sécurité des déplacements. Juin 2018.

*Il ne faut pas perdre de vue que le privilège de se déplacer rapidement et facilement ne doit jamais se faire au détriment de la sécurité des autres usagers de la route. La Vision Zéro guide chacune de nos initiatives en matière de transport et d'aménagement.*

— Valérie Plante, mairesse de Montréal, 19 novembre 2018

Selon le type de rue ou de route, deux approches sont possibles pour protéger les usagers vulnérables dans le système routier : soit apaiser la voie, dans le cas d'une rue locale, soit séparer les modes de déplacement, lorsque nous avons affaire à une artère où les vitesses pratiquées et les volumes de circulation sont élevés.

Peu importe la conception technique finale qui sera retenue, les voies Camillien-Houde et Remembrance devraient avoir le statut de rues locales, et non artérielles ou collectrices, et dans ce cas il faut opter pour des mesures d'apaisement de la circulation et une configuration de véritable chemin de parc. La géométrie actuelle des voies Camillien-Houde et Remembrance est telle que nous sommes en présence de tout sauf d'un chemin d'ambiance ou d'un chemin de parc. Une configuration de chemin de parc, dessinée selon les bonnes pratiques, aura pour effet une diminution des vitesses pratiquées autant pour les autos que pour les vélos. L'idée n'est pas de créer des obstacles qui pourraient présenter des risques pour la sécurité de tous, mais plutôt de concevoir un chemin qui créera une perspective visuelle invitant à diminuer les vitesses pratiquées.

Illustration 1. TYPE D'AMÉNAGEMENT CHOISI EN FONCTION DU DEGRÉ DE CONFORT RECHERCHÉ



Tirée de : Transportation Design Guidelines : All Ages and Abilities Cycling Routes. City of Vancouver. Version 1.1. March 2017.

#### 4. Techniquement et concrètement

Loin d'être parfait, le projet-pilote de restriction de la circulation de transit sur le mont Royal a néanmoins été un succès. Bien que cela ait forcé des gens à revoir leur trajet quotidien, des gains importants ont été faits globalement pour les Montréalais. Évidemment, nous encourageons l'administration montréalaise à aller de l'avant dans l'amélioration du concept expérimenté au cours des derniers mois et à redonner à l'ensemble Camillien-Houde / Remembrance l'allure d'un véritable chemin de parc. Nous ne soumettrons pas de dessins techniques de la configuration que devrait avoir cet axe, mais nous souhaitons être partie prenante dans l'élaboration du concept qui permettra une cohabitation harmonieuse et sécuritaire des différents usagers. Ceci est un souhait, mais aussi une offre formelle de collaboration.

Voici les grands principes que nous mettons de l'avant :

##### 4.1. Éliminer définitivement la circulation de transit et accorder la priorité aux modes actifs et au transport en commun

Ceci devrait être le point de départ de toute amélioration et tout plan pour revoir l'allure des voies Camillien-Houde et Remembrance. L'élimination du transit n'enlève en rien à la possibilité d'accéder au parc du Mont-Royal, tous modes confondus. Cela a simplement pour effet de réduire le nombre de véhicules privés sur la montagne et de réduire par le fait même le risque d'exposition pour les piétons et les cyclistes. Les professionnels en santé publique l'ont bien documenté : les collisions routières et leurs conséquences dramatiques (décès et blessures graves) augmentent avec l'exposition aux véhicules automobiles : plus les véhicules sont nombreux, et plus ils vont vite, plus les risques de collision sont élevés. Réduire de 80 % la circulation sur les voies Camillien-Houde et Remembrance en y interdisant le transit, c'est réduire par 5 le risque de collisions. Accompagner cette réduction de la circulation d'une reconfiguration des voies se soldera par un bilan plus positif encore. Les bons aménagements induisent les bons comportements. À l'inverse, la configuration actuelle des voies invite à la délinquance : excès de vitesse, demi-tours illégaux, dépassements dangereux, etc.

Nous estimons par ailleurs que le succès de toute l'opération est aussi lié à une amélioration substantielle de la fréquence, du confort et de la fiabilité du transport en commun. Une nouvelle ligne de bus estivale a été ajoutée cette année, la 711, avec un certain succès selon les premières évaluations. Ne faudrait-il pas envisager aussi une desserte à partir du centre-ville, directement où se trouvent les touristes? Un circuit en boucle à l'intention des visiteurs et résidents des environs immédiats de la montagne ne

pourrait-il pas être une option à considérer? Véhicules électriques plus petits, transport à la demande, nouveau circuit, navettes autonomes : tout doit être sur la table.

#### 4.2. Améliorer les installations temporaires

Le projet-pilote a permis de tester certains aménagements et créer de nouveaux pôles d'activités sur la voie Camillien-Houde. Le café suspendu aménagé au belvédère en est un excellent exemple et a connu un grand succès. Un peu plus haut, au belvédère soleil, quelques problèmes de cohabitation ont été constatés. Victime de son succès, cette installation a attiré les piétons et les cyclistes, tel que souhaité, mais aussi les automobilistes, ce qui n'était pas nécessairement prévu. Nous comprenons que le projet-pilote servait justement à tester des aménagements et leur pertinence et que des corrections devraient être apportées.

#### 4.3. Revoir l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde

L'intersection de l'avenue du Mont-Royal, du chemin de la Côte-Sainte-Catherine et de la voie Camillien-Houde multiplie les voies et les mouvements de virage, le tout à haute vitesse. C'est une intersection peu lisible où se produisent fréquemment des collisions, très compliquée à franchir pour les piétons et les cyclistes qui veulent accéder au mont Royal. Le retrait d'une bretelle de virage il y a quelques années était nécessaire, mais loin d'être suffisant pour régler les problèmes induits par cette configuration. Un projet de reconfiguration est depuis longtemps sur les tables à dessin de la Ville. Il est maintenant temps de passer à l'action, de réduire le nombre de voies à traverser par les piétons, d'apaiser la circulation et de mieux gérer les mouvements de virages pour éviter davantage de collisions.

#### 4.4. Établir une circulation en alternance dans le col du belvédère Camillien-Houde

Le col à proximité du belvédère Camillien-Houde constitue un véritable goulot d'étranglement où les différents usagers n'ont pas l'espace nécessaire pour cohabiter de façon sécuritaire. Il est donc temps d'opérer une réallocation de l'espace dans ce col, en consacrant une partie de la largeur de la voie à une voie réservée aux piétons et aux cyclistes. Inévitablement, cela devra se traduire par une place restreinte pour la circulation automobile. Nous proposons que cela se fasse sous forme de voie unique qui servirait alternativement dans les deux sens de circulation, grâce à des feux de circulation.

#### 4.5. Reconfigurer le belvédère Camillien-Houde

La réalisation du projet-pilote n'a pas contribué à résoudre les manœuvres illégales vers et depuis le belvédère Camillien-Houde. Est-il important de maintenir la capacité actuelle de cette halte? Peut-on envisager la fermeture de ce belvédère aux autos, en y créant un observatoire sur la ville ouvert aux gens à pied, à vélo et en transport en

commun? Une bonne réflexion s'impose et, chose certaine, une nouvelle configuration de tout ce secteur est absolument nécessaire pour faire cesser les manœuvres illégales (les demi-tours notamment) et le haut risque de collisions à cet endroit.

#### 4.6. Verdir le stationnement de la Maison Smith

La façon dont est aménagé le stationnement de la Maison Smith n'est pas digne d'un grand parc urbain. Visiblement il faudra bien sacrifier quelques cases de stationnement pour verdir et réduire ainsi la superficie de cet îlot de chaleur. On trouve maintenant dans les banlieues des stationnements de centres commerciaux plus verts que celui de la Maison Smith!

### **Conclusion**

Nous l'avons dit d'entrée de jeu, cette consultation sur les voies d'accès au mont Royal soulève des passions. Certains craignent de perdre l'accès à ce lieu qui nous inspire tous, d'autres ont carrément l'impression qu'on leur retire un territoire qui était le leur. Pourtant, il n'y a rien dans ce projet de révision de la fonction des voies Camillien-Houde et Remembrance qui retire des droits à qui que ce soit. Le déplacement des personnes dans une ville comme Montréal et les tentatives de réduire l'impact négatif de ces déplacements sur la qualité de l'environnement et la sécurité sont l'affaire de tous. Revoir en 2018 comment on peut réparer cette véritable cicatrice qu'est devenu l'axe Camillien-Houde / Remembrance est quelque chose de tout à fait raisonnable et légitime. Nous souhaitons maintenant que nos élus prennent actes de toutes les idées qui permettront d'améliorer le projet-pilote réalisé l'été dernier et mener à la reconfiguration complète des voies Camillien-Houde et Remembrance pour en faire un véritable chemin de parc.