

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

Vision d'avenir pour ces voies d'accès véhiculaires au Mont Royal

Document-synthèse

TABLE DES MATIÈRES

1. Le contexte	2
2. Le projet pilote	3
2.1 Les fondements du projet	3
2.2 Les objectifs du projet	3
2.3 Le concept de circulation	4
2.4 Le programme d'animation et les aménagements temporaires	5
2.5 D'autres faits saillants	6
2.6 Le suivi du projet	6
2.7 Les impacts potentiels sur la circulation dans les voies périphériques au mont Royal	7
3. La vision d'avenir	9
3.1 Les orientations	9
3.2 Les étapes à venir	11
4. Les annexes	
4.1 Les orientations extraites des documents de référence, guidant l'élaboration de la vision d'avenir	

1. LE CONTEXTE

Une vision à perpétuer et à mettre en valeur

L'accessibilité pour l'ensemble de la collectivité est au cœur de la conception du parc du Mont-Royal, l'un des sept grands parcs urbains nord-américains créés par le célèbre architecte paysagiste Frederick Law Olmsted en 1876. En fait, lors de la conception de tous ces parcs, Olmsted a été guidé par le grand principe de l'accès à l'expérience du lieu pour tous. Ainsi, le système de circulation qu'il élabore pour le parc du Mont-Royal comprend onze kilomètres de chemins de calèches et plusieurs kilomètres de sentiers pédestres, suivant des pentes aussi douces que possible. Ce système de circulation met en valeur la diversité des paysages de la montagne grâce à une progression lente – 185 mètres de dénivellation – qui prépare à l'expérience du sommet pour tous les citoyens, incluant les personnes à mobilité réduite. Comme l'expérience dynamique conçue par Olmsted s'est perpétuée jusqu'à aujourd'hui¹, sa conservation et sa mise en valeur sont à la base de toutes les interventions de la Ville de Montréal. De plus, en 2005, le décret gouvernemental créant l'Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (appellation changée pour Site patrimonial déclaré du Mont-Royal à l'entrée en vigueur de la Loi sur le patrimoine culturel en 2012) a confirmé la valeur patrimoniale exceptionnelle du mont Royal.

L'objet de la consultation publique par l'OCPM

Le 14 mars 2018, l'administration municipale mandatait l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour engager le dialogue avec les citoyens, pendant et après un projet pilote d'une durée de cinq mois, de manière accessible et transparente.

Le projet pilote s'inscrit dans une vaste démarche entreprise par la Ville de Montréal pour diversifier et mettre en valeur les accès au patrimoine naturel et culturel du mont Royal pour l'ensemble de la population. C'est pourquoi la consultation des citoyens porte sur deux grands volets complémentaires : l'audition des opinions sur ce projet pilote et sur la vision d'avenir de cette voie d'accès au parc.

L'enjeu de la circulation de transit est-ouest par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance (ci-après appelé l'axe Camillien-Houde/Remembrance) a fait l'objet d'un débat public dès 1990 lors de la consultation publique du Bureau de consultation de Montréal qui a précédé l'adoption du *Plan de mise en valeur du Mont-Royal* de 1992. Dans son rapport de consultation, le Bureau de consultation de Montréal était d'avis que « l'axe routier formé des voies Camillien-Houde et Remembrance doit être remodelé en aménageant au sommet de la montagne des boucles terminales. Une telle mesure aurait pour conséquence directe d'empêcher le transit tout en maintenant l'accès à la montagne par automobile. »²

Lors de consultations menées en 2008 par l'OCPM préalablement à l'adoption du *Plan de mise en valeur et de protection du Mont-Royal (PPMVMR)* en avril 2009, l'OCPM recommandait, entre autres, de réduire la prédominance de l'automobile et la circulation de transit sur la montagne en privilégiant une meilleure desserte en transport en commun, en concordance avec le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* (2008).

¹ Dans sa Déclaration sur le mont Royal, déposée en 2002, la *National Olmsted Parks Association* estimait que « les travaux de restauration et de réhabilitation du parc s'inspirent largement de la vision d'Olmsted et ont permis la remise en valeur d'éléments significatifs de celle-ci. (...) Le parc du Mont-Royal compte, aujourd'hui, en Amérique du Nord, parmi les éléments les plus significatifs de l'héritage de Frederick Law Olmsted ». ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P20a/3d10.pdf

² Bureau de consultation de Montréal (BCM), 1990. *L'avenir de la montagne. Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal. Rapport de consultation*. P. 95.

2. LE PROJET PILOTE

2.1 Les fondements du projet

Mieux connaître pour mieux agir

La montagne, située au cœur de la ville, est accessible par divers moyens de transport : la marche, le vélo, l'automobile et le transport en commun. À cet égard, l'une de ses grandes voies d'accès, la voie Camillien-Houde, constitue l'un des principaux héritages de la modernité, marquée par la démocratisation de l'accès à l'automobile. En effet, plusieurs caractéristiques de cette voie lui confèrent une vocation autoroutière (largeur des voies et des accotements dans certaines sections, glissières de sécurité typiques des voies de circulation à haute vitesse, etc.). De nombreux automobilistes l'empruntent pour se déplacer entre l'est et l'ouest de la montagne, générant des pics d'achalandage (jusqu'à 80 % des véhicules) aux heures de pointe, en semaine. Or, la cohabitation des déplacements pour accéder au parc et des déplacements utilitaires pour transiter d'est en ouest diminue la convivialité et la sécurité pour les piétons et pour les cyclistes ainsi que la desserte efficace en transport en commun sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance. Il apparaît difficile d'améliorer sensiblement cette cohabitation sans réduire le volume et la vitesse des véhicules.

Le parc du Mont-Royal accueille annuellement des millions de visiteurs. L'accès pour l'ensemble des utilisateurs, incluant les personnes à mobilité réduite, est essentiel pour atteindre l'un des trois grands objectifs du PPMVMR, soit de rendre la montagne accessible et accueillante.

En octobre 2017, le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal (SGPVMR) a été mandaté pour piloter un comité de travail portant sur l'avenir de l'axe Camillien-Houde/ Remembrance, en collaboration avec le Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT). Ce mandat a été donné à la suite d'un accident tragique qui a causé la mort d'un cycliste en octobre 2017 et qui a suscité chez les citoyens des demandes d'interventions prioritaires de la part de la Ville de Montréal pour améliorer la sécurité et la cohabitation des usagers de la route. En conséquence, la Ville a mis en place des mesures de sécurisation de la voie dès octobre 2017.

Les concepts d'aménagement ainsi que les modalités de suivi du projet sont élaborés par le SIVT et le SGPVMR, en concertation avec plusieurs partenaires comme la STM, le SPVM et l'arrondissement de Ville-Marie.

2.2 Les objectifs du projet pilote

Les objectifs généraux

- Alimenter la réflexion sur la vocation et la fonction de la voie Camillien-Houde/Remembrance;
- Expérimenter le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers et documenter l'ensemble des données pertinentes pour obtenir un portrait de la situation avant et après le projet pilote. À cet effet :
 - Mettre en place un plan de suivi des impacts sur l'accessibilité, sur la circulation, sur la sécurité, sur le stationnement, sur l'environnement et sur le transport en commun (par la Ville de Montréal);
 - Consulter les citoyens par l'entremise de l'OCPM;

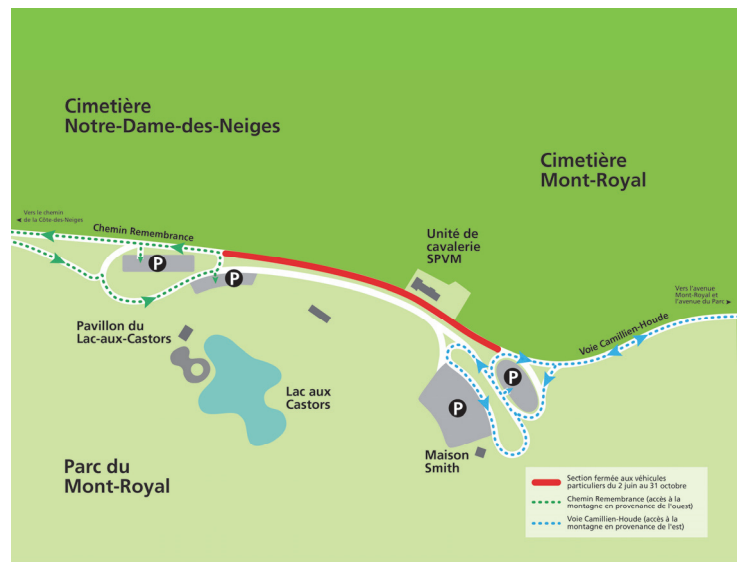
- À plus long terme, planifier le réaménagement futur de l'axe Camillien-Houde/Remembrance de façon à respecter la nouvelle vision de l'accessibilité au mont Royal.

Interventions en lien avec les enjeux ciblés

- Maintenir le niveau de service, l'accessibilité³ et la sécurité pour l'ensemble des clientèles du parc;
- Minimiser les impacts sur les propriétés riveraines;
- Faciliter la circulation des autobus, des vélos, des piétons et des véhicules d'urgence et de services sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance;
- Maintenir les accès au parc du Mont-Royal à partir de l'est et de l'ouest pour les clientèles s'y rendant en véhicule particulier;
- Gérer efficacement les stationnements en périodes de fort achalandage;
- Assurer en tout temps et en tous lieux la sécurité de l'ensemble des usagers dans les voies de circulation et dans les stationnements;
- Mettre en place des dispositions pour gérer les contrevenants;
- Réduire la vitesse à 40 km/h sur l'ensemble de la voie (incluant les vélos);
- Proposer des haltes dans le parcours entre l'avenue du Mont-Royal et le chemin de la Côte-des-Neiges (par le biais d'interventions légères et sécuritaires);
- Diffuser et mettre en valeur le rôle de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance au sein du réseau des accès à la montagne;
- Prendre en compte les besoins des événements ponctuels tels que les cyclovias, les compétitions cyclistes, etc.

2.3 Le schéma de circulation

Le schéma de circulation est basé sur le retrait du transit entre les stationnements de la maison Smith et ceux du lac aux Castors. Le tronçon central, d'une longueur d'environ 550 mètres, est fermé aux véhicules particuliers; l'accès à ce tronçon est restreint à certains véhicules autorisés (urgence, voirie, entretien), aux piétons, aux autobus de la STM, aux autobus touristiques et scolaires ainsi qu'aux vélos. Les stationnements du parc du Mont-Royal sont accessibles par l'est ou par l'ouest, selon la provenance de l'usager. L'accès aux stationnements P-117 et P-118, à proximité de la maison Smith et du chalet du Mont-



³ Excluant certaines courtes périodes pour la tenue d'événements ponctuels entraînant la fermeture complète de la voie à la circulation motorisée autre que celle des véhicules d'urgence. À cet égard, des cyclovias sont prévues cinq dimanches matin pendant le projet pilote ainsi que le Grand Prix Cycliste de Montréal, le 9 septembre 2018.

Royal, est réservé aux usagers arrivant par l'est seulement tandis que l'accès aux stationnements P-115 et P-116, près du lac aux Castors, est réservé aux usagers arrivant par l'ouest.

De ce fait, l'accès au belvédère Camillien-Houde en voiture est possible uniquement par l'est. Le trajet pour accéder à ce belvédère, à partir de l'est, est le même que celui qui prévalait avant le projet pilote.

Ce nouveau schéma de circulation se traduit par une nouvelle signalisation routière validée par les spécialistes de la Ville de Montréal. En outre, en périodes de fort achalandage, une gestion efficace et adaptée de la circulation et des stationnements sera assurée par des agents de sécurité.

2.4 Le programme d'animation et les aménagements temporaires

Des aménagements légers et sécuritaires seront proposés aux usagers pour favoriser l'appropriation de certains lieux par les piétons et les cyclistes le long de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance. Ces interventions temporaires seront accompagnées d'un programme d'activités et d'animation qui permettra de révéler les potentialités des aménagements et de placer les visiteurs au cœur d'une réflexion collective sur l'avenir de ce chemin d'accès au parc.

Les principaux objectifs de cette démarche sont :

- d'offrir à la collectivité une utilisation renouvelée grâce à des expériences et à des activités ludiques, dynamiques et contemplatives, ancrées dans l'esprit du parc;
- d'amener les usagers à expérimenter une cohabitation conviviale entre les différents usagers de la voie routière et une connexion améliorée aux attraits environnants (belvédère Camillien-Houde, belvédère soleil, bois d'Outremont, etc.);
- de révéler le paysage, des vues panoramiques et des lieux inusités qui bordent ce chemin de parc.

La Ville de Montréal a mandaté un organisme possédant une vaste expertise dans ces stratégies d'intervention temporaires, ancrées dans le milieu, sur la scène montréalaise. Le programme préliminaire comporte trois axes d'intervention, soit le marquage des seuils d'entrée au parc par l'est et par l'ouest et l'aménagement de deux belvédères et de deux aires de détente à proximité des arrêts d'autobus. Ces aménagements seront réalisés en deux étapes. En premier lieu, il y aura l'inauguration d'un « café suspendu » sur une partie du belvédère Camillien-Houde. Puis, à la deuxième étape, une halte-vélo sur un belvédère temporaire aménagé au bord de la voie Camillien-Houde, au point le plus élevé, offrira une vue inédite sur le coucher de soleil et sur le nord-est de la Ville.

Trois types d'animation sont proposés :

- des activités quotidiennes offertes par le biais d'aménagements interactifs et de services mettant en valeur la vocation de ces lieux aménagés temporairement;
- des activités récurrentes à caractère ludique ou éducatif (pique-niques thématiques, conférences, observations d'étoiles, etc.);
- des activités ponctuelles arrimées à des événements spéciaux (cyclovias, projections thématiques, etc.).

2.5 D'autres faits saillants

La durée du projet pilote

Le projet pilote aura lieu du samedi 2 juin au mercredi 31 octobre 2018.

Les services aux usagers

Tous les services aux usagers du parc seront maintenus.

L'accessibilité

- Maintien de tous les accès piéton au parc;
- Maintien de l'accès à la voie Camillien-Houde et au chemin Remembrance par le transport en commun, les autobus touristiques et certains véhicules autorisés (urgence, voirie, entretien, etc.);
- Amélioration de la desserte en transports en commun :
 - Entre le 2 juin et le 17 juin 2018 : ajout du service de la ligne 711 les fins de semaine;
 - Entre le 18 juin et le 26 août 2018 : retour du service de la ligne 711 sept jours par semaine, comme en 2017;
 - À partir du 27 août : prolongation du service de la ligne 711 les fins de semaine;
 - Ajout de deux arrêts d'autobus : à l'entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges et au futur belvédère soleil.

La sécurité

- Signalisation revue en fonction de la situation, dans la voie de circulation et dans le parc;
- Information préalable et en continu :
 - Citoyens montréalais et touristes
 - Arrondissements limitrophes
- Gestion des stationnements en périodes de fort achalandage;
- Accompagnement par le SPVM selon une planification en trois étapes : prévention, intervention et évaluation;
- Mise en place d'un comité de suivi et ajustements en cours du projet;
Ex : réévaluation de la signalisation et des comportements des usagers après quatre semaines de mise en place pour valider le bon fonctionnement du projet pilote.

2.6 Le suivi du projet

Afin d'obtenir un portrait global de la situation, la Ville procédera à une importante cueillette de données, avant et durant le projet pilote. Ces données porteront principalement sur les aspects suivants :

- **La circulation** : des comptages de la circulation automobile seront effectués avant et pendant le retrait du transit sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance et sur les voies périphériques au mont Royal. Il y aura aussi une analyse liée au transit des véhicules particuliers.

- **La sécurité** : la Ville fera un suivi régulier auprès du SPVM afin d'évaluer la compréhension et le respect de la nouvelle signalisation par les usagers.
- **Le stationnement** : la Ville procédera à un relevé des données pendant le projet pilote et les comparera aux données des années précédentes.
- **L'environnement** : l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des rejets de gaz à effet de serre seront évaluées à la suite du retrait des véhicules en transit; l'environnement sonore avant et pendant le projet pilote sera aussi évalué. La Direction régionale de la santé publique a offert sa collaboration à cet égard.
- **Le transport en commun** : la Ville comparera les temps de parcours des autobus circulant sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance, la ponctualité, l'achalandage et la vitesse avant et pendant le projet pilote. Elle discutera aussi avec les chauffeurs d'autobus.
- **Les commentaires des partenaires** : la Ville recueillera les commentaires des organismes et des associations partenaires tout au long du projet pilote.

Un comité de suivi évaluera en continu le projet pilote afin d'apporter rapidement les ajustements requis pour assurer la sécurité de l'ensemble des usagers du mont Royal.

L'ensemble de ces données, essentiellement quantitatives, seront mises à la disposition du public dans le cadre de la consultation de l'OCPM, avant les séances d'audition des opinions.

2.7 Les impacts potentiels sur la circulation dans les voies périphériques au mont Royal

Avant d'élaborer un concept d'aménagement, la Ville de Montréal a analysé l'impact du retrait du transit par les véhicules particuliers dans l'axe Camillien-Houde/Remembrance sur la circulation aux abords du mont Royal.

Cette analyse s'est faite en deux temps. Premièrement, des relevés sur le terrain ont permis d'évaluer le nombre de véhicules en transit sur le mont Royal un jour de semaine pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Ce relevé de plaques d'immatriculation a eu lieu en novembre 2017. L'analyse a montré un taux de transit très élevé, pouvant représenter jusqu'à 90 % de la circulation totale. De ce fait, en semaine, aux heures de pointe, la grande majorité des véhicules circulant sur le mont Royal ne se rend ni au parc ni aux cimetières, et ne fait que traverser la montagne. En outre, un autre relevé sera effectué avant le projet pilote un jour de fin de semaine pour mesurer le taux de transit. Deuxièmement, une analyse a évalué la capacité des axes avoisinants le mont Royal qui devraient recevoir les débits de véhicules actuellement en transit dans le parc. Selon la provenance de ces véhicules (connue par le relevé de plaques d'immatriculation) et les itinéraires disponibles, la Ville a analysé des hypothèses de réaffectation des débits. Ainsi, le volume actuellement en transit a été réaffecté sur les axes entourant le mont Royal. Cette analyse n'a pas révélé de problèmes de capacité pour les rues telles que l'avenue des Pins, l'avenue du Docteur-Penfield et le chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

L'étude a permis de faire les constats suivants :

- Le lien routier du mont Royal est intéressant aux heures de pointe, en agissant comme un raccourci et en présentant un gain de temps par rapport aux voies de circulation contournant la montagne. Les usagers en transit peuvent parcourir l'axe Camillien-Houde/Remembrance en cinq minutes.

- Le retrait du transit sur le lien routier du mont Royal pourrait augmenter le temps de déplacement des usagers : en fonction de l'achalandage sur ces chemins alternatifs et des périodes de la journée, l'augmentation projetée des temps de parcours varie entre zéro et douze minutes.
- Le réseau routier offrant plusieurs chemins possibles pour accueillir les usagers du lien routier du mont Royal, la capacité des chemins alternatifs analysée devrait suffire pour les desservir.
- Une nouvelle programmation des feux de circulation à certaines intersections ciblées pourrait être élaborée, afin de minimiser les impacts et d'augmenter la capacité sur les chemins alternatifs.
- La distribution de la circulation sur les chemins alternatifs devrait se stabiliser dans les semaines suivant la fermeture du lien routier du mont Royal.

3. LA VISION D'AVENIR

3.1 Les orientations

Une vision en évolution

Le Bureau du Mont-Royal du SGPVMR réalise depuis plusieurs années un ensemble de projets visant à améliorer les accès et les parcours dans le parc et, plus largement, dans le site patrimonial du Mont-Royal. En juin 2017, le SGPVMR était mandaté par l'administration municipale pour élaborer une vision globale de l'accessibilité au mont Royal pour faire en sorte que l'ensemble des projets en cours et à venir sur le domaine public dans le parc et dans le site patrimonial du Mont-Royal respectent cette vision. La vision d'avenir de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, cette grande artère pour la circulation automobile interne de la montagne, s'inscrit dans ce cadre global.

Par ailleurs, le mandat donné au Bureau du Mont-Royal respecte les orientations déjà identifiées dans les principaux documents de planification élaborés au cours des dernières années par la Ville de Montréal, le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (2009), le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* (2008) et la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* (2004), le mont Royal abritant l'un des dix écoterritoires de l'agglomération montréalaise, *Les sommets et les flancs du mont Royal*.

À titre d'exemple, mentionnons les orientations suivantes :

1. Donner à la voie Camillien-Houde un caractère de « chemin de parc », accordé à l'aspect naturel des lieux, et d'une qualité paysagère accrue;
2. Mettre en place des parcours conviviaux, sécuritaires, invitants et accueillants qui donnent accès aux différents espaces et paysages de la montagne;
3. Favoriser l'ensemble des clientèles;
4. Mettre en valeur les qualités paysagères de la montagne en misant sur la sobriété et la permanence;
5. Privilégier l'harmonie avec le caractère naturel du mont Royal et atténuer l'effet visuel des voies de circulation.

De plus, afin que les interventions respectent les objectifs de conservation et de mise en valeur du site patrimonial du Mont-Royal, certaines orientations s'ajoutent aux précédentes :

1. Considérer l'ensemble du site patrimonial, incluant toutes ses composantes telles que les secteurs résidentiels, les institutions, les cimetières, les parcs, les parcours en vue d'actualiser la vision de l'accessibilité au mont Royal;
2. Veiller à ce que les interventions répondant aux objectifs d'accessibilité soient subordonnées à l'objectif de conservation du patrimoine culturel et naturel;
3. Considérer le réseau de circulation, incluant les voies de contournement de la montagne, comme un élément caractéristique de la valeur patrimoniale du site;
4. Offrir une expérience diversifiée du site patrimonial, autant au sein des parcours internes que des connexions avec la ville.

La prépondérance de l'automobile remise en question

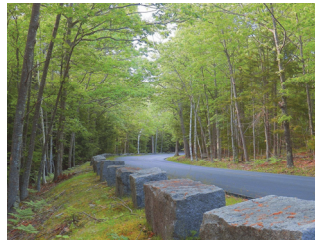
La remise en question de la place de l'automobile dans les quartiers centraux et dans les grands parcs urbains montréalais se situe dans un courant observé tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Celui-ci se traduit par exemple par la fermeture du bois de Boulogne et du bois de Vincennes à la circulation automobile durant certaines périodes dans le cadre du projet *Paris respire*⁴, ou encore par la fermeture complète et définitive de certaines rues dans Prospect Park⁵ et Central Park⁶ à New York, sans parler du réaménagement complet de Time Square à New York, il y a quelques années.

Déjà, en 2005, la Ville de Montréal procédait à la démolition de l'échangeur du Parc/des Pins et le remplaçait par un boulevard urbain au niveau du sol. Peu après, la voie sud du chemin de Remembrance était retirée du réseau de circulation véhiculaire tandis que la voie nord, auparavant à sens unique, était transformée en voie à double sens. Le chemin de ceinture (achevé à 80 %), le réaménagement des entrées Peel et Cedar respectent tous les grandes orientations des documents de planification. Pour le futur réaménagement de l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance, rendu nécessaire en raison de la vétusté de l'échangeur, la reconstruction d'un ouvrage similaire n'est pas envisagée.

Enfin, la Ville de Montréal peut s'appuyer sur d'intéressants précédents pour aménager des chemins de parc conviviaux et sécuritaires.



Blue Ridge Parkway



Carriage road



Stowe, Vermont

Une meilleure compréhension de l'évolution des voies d'accès véhiculaires

De 2007 à 2013, la Ville de Montréal a mené plusieurs études d'analyse paysagère et d'accessibilité. De plus, elle a élaboré différents scénarios validant le potentiel de diverses interventions, notamment sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance, afin de :

- répondre aux objectifs de réduction de l'importance de la voiture;
- favoriser l'expérience des piétons;
- permettre la poursuite du chemin de ceinture;
- consolider le réseau écologique; et
- intégrer la gestion écologique des eaux et de la végétation.

Plus récemment, des études à caractère historique ont permis d'approfondir les connaissances des secteurs ouest (chemin de la Côte-des-Neiges) et est (parc Jeanne-Mance et Côte Placide) de la montagne et d'améliorer la compréhension de leurs valeurs patrimoniales respectives. Une étude en cours sur l'évolution de la voie Camillien-Houde et

⁴ www.paris.fr/parisrespire

⁵ www.prospectpark.org/news-events/news/mayor-announces-car-free-prospect-park/

⁶ À partir du 27 juin 2018, excluant les voies traversant le parc dans sa largeur, situées sous le niveau de circulation des piétons et cyclistes.

du chemin Remembrance viendra compléter la connaissance de l'histoire de ces voies d'accès véhiculaires.

3.2 Les étapes à venir

- Synthèse de l'évolution et de l'intérêt patrimonial de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance;
- Synthèse des problématiques et des enjeux (le rapport de consultation est un intrant majeur dans la réalisation de cette synthèse) et diagnostic;
- Énoncé préliminaire de la vision;
- Énoncé final de la vision.

Toutes ces étapes feront l'objet de discussions et seront améliorées dans le cadre d'une démarche participative avec les partenaires, en s'appuyant sur la Table de concertation du Mont-Royal.

4. LES ANNEXES

4.1 Les orientations extraites des documents de référence, guidant l'élaboration de la vision d'avenir

Extraits du PLAN DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DU MONT-ROYAL (2009)

Assurer la protection et la mise en valeur du mont Royal

- Protéger les éléments d'intérêt, intégrer la notion de paysage et reconnaître son statut d'écoterritoire et de site patrimonial;
- Appliquer les régimes de protection et de mise en valeur dans la planification du réseau viaire :

2.1.1.2 Les milieux naturels

Prendre en compte l'aménagement du corridor écologique dans l'axe du chemin Remembrance (carte Le projet de conservation et annexe 1 – La biodiversité).

2.1.2.4 Réseau viaire

Établir un équilibre entre les enjeux fonctionnels de transport et la mise en valeur du territoire du site patrimonial :

- emprises rééquilibrées donnant aux piétons et aux cyclistes de meilleures possibilités d'occuper l'espace et d'apprécier le paysage, de façon sécuritaire;
- signalisation, aménagements, trottoirs, plantations et mobilier respectant le caractère patrimonial ainsi que les composantes des paysages de la montagne et du parc du Mont-Royal.

Changer le caractère autoroutier de la voie Camillien-Houde / Remembrance pour celui de « chemin de parc » accordé à l'aspect naturel des lieux et d'une qualité paysagère accrue :

- procurant une place importante aux piétons et cyclistes;
- réduisant le transit véhiculaire;
- prenant en compte les divers besoins d'accès (transport en commun, véhicules d'urgence et touristiques, cimetières riverains, usagers du parc).

Rendre la montagne accessible et accueillante

- Poursuivre la requalification des accès à la montagne et des voies la ceinturant :
 - mettre en place des parcours conviviaux, sécuritaires, invitants et accueillants;
- Traiter selon une stratégie d'ensemble les divers volets de l'accessibilité au mont Royal (transport en commun, stationnement, approches, etc.);

- Favoriser et améliorer l'accessibilité aux divers espaces de la montagne :
 - offrir des parcours et des modes de déplacement variés à l'ensemble des clientèles;
 - ne pas compromettre l'intégrité et le maintien de ses milieux naturels, de ses patrimoines et paysages et de la nature de ses différents espaces;
- Mettre en œuvre le *Plan de transport intégré du Mont-Royal*.

Extraits du PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU MONT-ROYAL (2008)

Orientations

- Privilégier le transport en commun comme moyen d'accès au mont Royal;
- Réduire la prédominance de l'usage de l'automobile sur la montagne;
- Réduire la circulation de transit;
- Prioriser les besoins des piétons et des cyclistes dans les aménagements routiers;
- Consolider le réseau cyclable;
- Améliorer les accès piétonniers;
- Améliorer la signalisation directionnelle (vers et à l'intérieur du mont Royal).

Interventions proposées pour l'étagement Côte-des-Neiges/Remembrance

- Mesures de sécurisation de l'étagement (dès 2008);
- Démantèlement de l'étagement et construction d'un carrefour à niveau (à moyen et long termes) :
 - priorisant particulièrement les besoins des piétons et des cyclistes en termes de sécurité;
 - intégrant la voie réservée sur le chemin de la Côte-des-Neiges.

**Extraits de la POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR
DES MILIEUX NATURELS (2004)**

L'ÉCOTERRITOIRE - LES SOMMETS ET LES FLANCS DU MONT ROYAL

Objectifs de conservation et d'aménagement

- Mettre à jour le plan de mise en valeur du mont Royal en y intégrant notamment les objectifs liés à la gestion écologique comme celle appliquée actuellement dans les parcs-nature.
- Préserver la valeur emblématique des sommets et des flancs verts de la montagne.
- Protéger les espaces forestiers constitués de trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborescente) sur les sommets et les flancs en tant que lieux d'alimentation et de nidification pour une grande diversité d'oiseaux.
- Apporter une attention particulière à la préservation des peuplements forestiers exceptionnels sur le flanc nord de la montagne, rares vestiges de la forêt originelle du mont Royal.
- Maximiser les vues et les possibilités de contact avec la nature sur tout le pourtour de la montagne.
- Favoriser les liens verts entre les îlots naturels situés sur les trois sommets à l'intérieur comme à l'extérieur des parcs existants.
- Préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde.

