

**Projet pilote de 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**

Présentation par la Ville de Montréal aux séances d'information,
dans le cadre de la consultation publique pilotée par l'OCPM

Les 10 et 15 mai 2018

Le contexte

En 2018, la Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'**une vision globale actualisée de l'accessibilité et de la mobilité sur le mont Royal.**

- La montagne constitue un bien collectif aux richesses naturelles et culturelles reconnues. Toute intervention à l'intérieur du Site patrimonial déclaré du Mont-Royal mérite donc une réflexion approfondie.
- La conservation et la mise en valeur de l'héritage de Frederick Law Olmsted, concepteur du parc du Mont-Royal, sont au cœur des préoccupations. Soulignons que l'accessibilité du parc à l'ensemble de la collectivité est l'un des grands principes ayant guidé le travail d'Olmsted.

Le contexte (suite)

Cette vision globale de l'accessibilité comportera, entre autres, **une vision spécifique pour l'axe Camillien-Houde/Remembrance**, celui-ci constituant la principale voie d'accès au parc du Mont-Royal.

Dans le cadre de l'élaboration de la vision pour l'axe Camillien-Houde/Remembrance, **un projet pilote** sera réalisé du 2 juin au 31 octobre 2018 afin d'expérimenter le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur cette voie.

Le contexte (suite)

La Ville a mandaté l'**Office de consultation publique de Montréal (OCPM)** pour consulter la population de façon indépendante.

Son mandat comporte deux volets :

- Recueillir les commentaires des citoyens sur ce projet pilote;
- Solliciter les opinions des citoyens au sujet de la vision d'avenir à développer pour cet axe.

La **séance d'information** d'aujourd'hui fait partie de la démarche de consultation organisée par l'OCPM.

Le projet pilote

Les fondements du projet pilote

Les recommandations issues des consultations publiques antérieures

- Dans le cadre des consultations de 1990, précédant l'adoption du *Plan de mise en valeur du Mont-Royal* en 1992, le Bureau de consultation de Montréal recommandait de mettre fin à la circulation de transit automobile sur la montagne, tout en maintenant l'accès véhiculaire au sommet.
- Dans le cadre des consultations de 2008, précédant l'adoption du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* en 2009, l'OCPM recommandait de réduire la prédominance de l'automobile et la circulation de transit sur la montagne, en privilégiant une meilleure desserte en transport en commun.

Les fondements du projet pilote (suite)

- La volonté générale de réduire la place de l'automobile sur la montagne, au profit des transports actifs et collectifs, telle qu'énoncée dans la plupart des documents de référence de la Ville.
- Les problèmes relatifs à la cohabitation des différents modes de transport sur cet axe et à la sécurité de ses usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes).
- L'hypothèse selon laquelle la sécurité des transports actifs et l'efficacité du transport en commun pourraient être améliorées en réduisant le volume et la vitesse des véhicules sur cette voie.

Quelques données d'intérêt

En termes de circulation

- Les données récoltées au cours des dix dernières années montrent qu'en période de pointe, entre 300 et 500 véhicules par heure effectuent du transit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, dans chaque direction.
- Aux heures de pointe en semaine, cette circulation de transit représente jusqu'à 90 % du trafic sur cet axe.

Quelques données d'intérêt (suite)

En termes de stationnement

- En 2017, il y a eu 830 transactions par jour, en moyenne, dans les stationnements du parc. 50 % de ces transactions ont eu lieu la fin de semaine.
- En 2017, les stationnements du parc ont eu un taux d'occupation de 85 % et plus seulement 35 jours dans l'année. Les taux d'occupation les plus élevés ont été enregistrés entre 14 h et 16 h la fin de semaine.

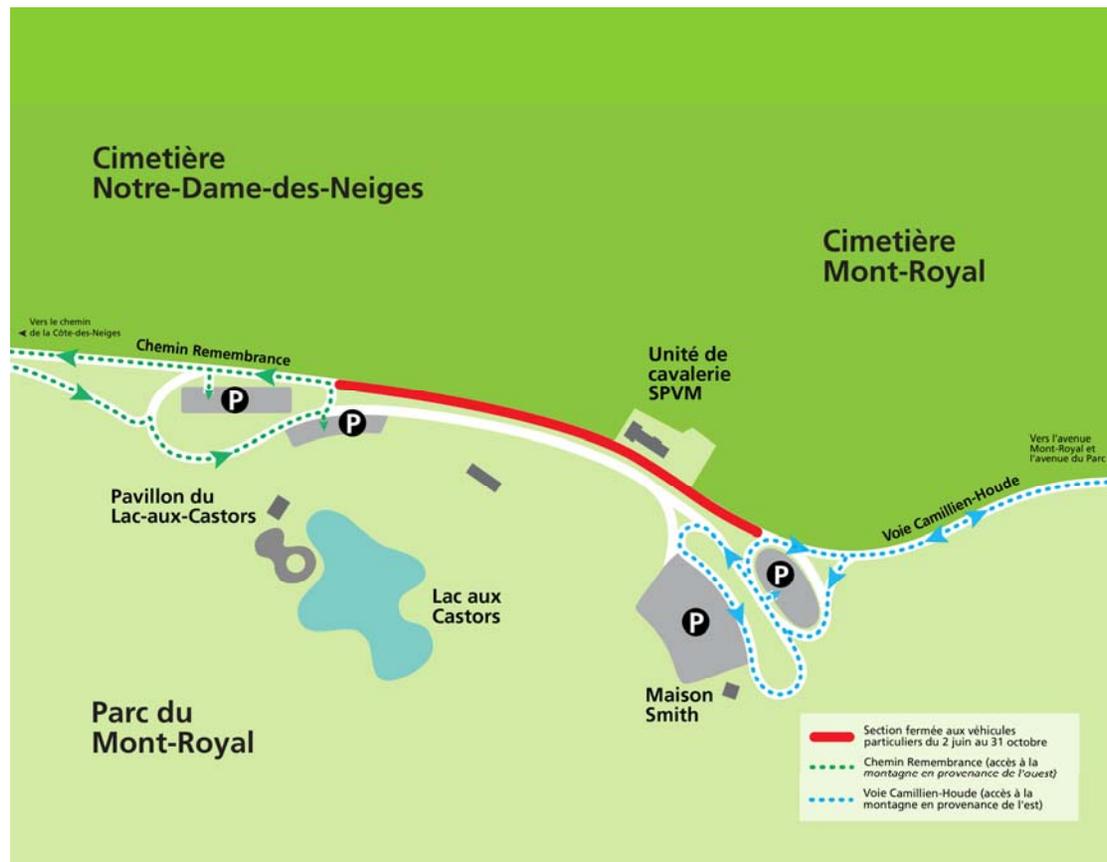
Les objectifs du projet pilote

- Expérimenter le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers, de façon à évaluer et à documenter les impacts et les avantages à différents niveaux.
- Alimenter la réflexion collective sur la vocation et sur la fonction de cet axe, en vue de son éventuel réaménagement.
- Révéler aux citoyens le potentiel de ce chemin d'accès au parc, en termes d'expériences paysagères et récréatives.
- Jeter les bases d'une cohabitation plus sécuritaire pour les différents usagers de cette voie.

Le schéma de circulation

- La circulation de transit pour les véhicules particuliers sera interdite entre les stationnements du lac aux Castors et ceux de la maison Smith.
- Les stationnements du parc du Mont-Royal seront accessibles par l'est ou par l'ouest, de façon distincte selon la provenance des usagers.
- La circulation de transit sera permise uniquement pour les véhicules d'urgence, les véhicules de fonction (pour les travaux et l'entretien de la voirie), les autobus de la STM, les autobus touristiques et scolaires ainsi que pour les vélos et les piétons.

Le schéma de circulation (suite)



- Accès aux stationnements du lac aux Castors par l'ouest seulement
- Accès aux stationnements de la maison Smith par l'est seulement
- Tronçon à accès restreint d'une longueur d'environ 550 mètres

Le schéma de circulation (suite)

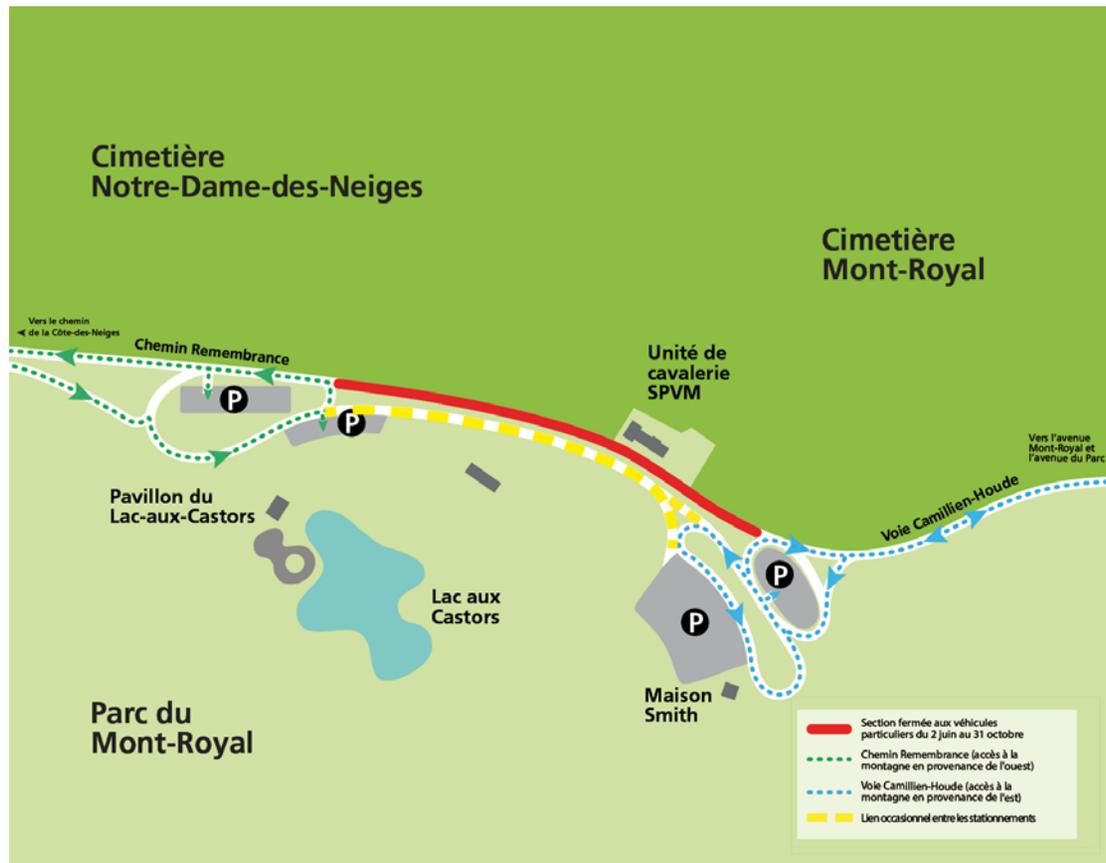
- La vitesse maximale autorisée est réduite à 40 km/h sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde/Remembrance.
- Le cimetière Mont-Royal est accessible par l'entrée principale sur le chemin de la Forêt et par l'entrée secondaire sur la voie Camillien-Houde (en provenance de l'est seulement).
- Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est accessible par l'entrée principale sur le chemin de la Côte-des-Neiges et par l'entrée secondaire sur l'avenue Decelles.
- Les cortèges funèbres bénéficieront d'un droit de passage exceptionnel dans le tronçon à accès restreint.

L'amélioration de l'offre en transport en commun



- Du 2 juin au 17 juin 2018 : ajout de la ligne 711 durant les fins de semaine.
- Du 18 juin au 26 août 2018 : retour de la ligne 711 sept jours par semaine.
- À partir du 27 août 2018 : prolongation de la ligne 711 durant les fins de semaine.
- Ajout de deux arrêts d'autobus : à l'entrée du cimetière NDDN et au futur belvédère.

La gestion des stationnements en périodes de fort achalandage

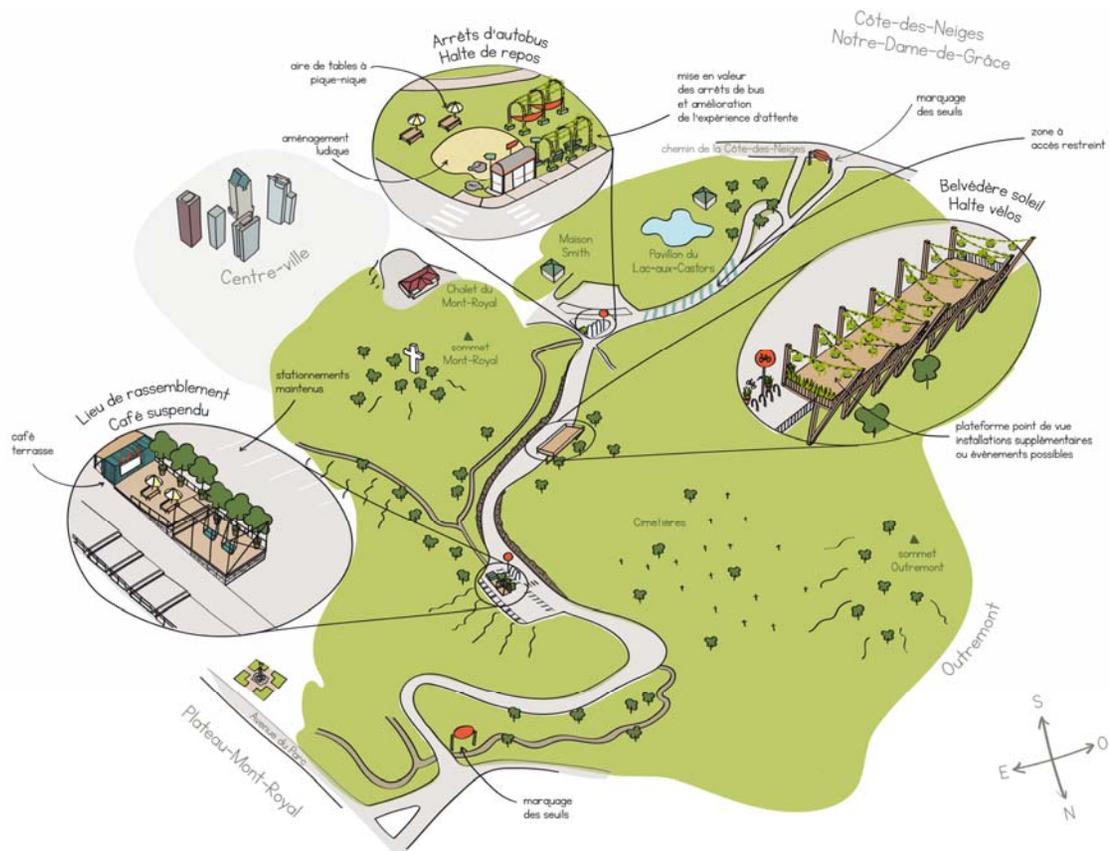


- Lorsqu'un des quatre stationnements sera occupé à pleine capacité, une gestion adaptée de la circulation véhiculaire sera déployée permettant ainsi aux automobilistes d'accéder à un autre stationnement par la chaussée sud de Remembrance, selon la disponibilité des places.
- Des agents de sécurité postés aux endroits appropriés signaleront aux visiteurs la direction à prendre.

Les aménagements temporaires

Les objectifs des aménagements temporaires sont les suivants :

- Révéler aux citoyens le potentiel de cette voie, en leur offrant des expériences ludiques et contemplatives, en accord avec l'esprit du parc;
- Favoriser l'appropriation par les piétons et par les cyclistes de certains lieux le long de ce chemin, en leur permettant une utilisation renouvelée de ceux-ci;
- Solliciter la réflexion des visiteurs quant à l'avenir de cette voie d'accès au parc.



- Marquage des deux seuils de l'axe.
- Création d'aires de repos aux arrêts d'autobus.
- Aménagement d'un café-terrasse sur le belvédère Camillien-Houde.
- Construction d'une plateforme offrant une vue remarquable vers l'ouest.

Le programme d'animation

Trois types d'animation sont proposés :

- Des activités **quotidiennes** offertes par le biais des aménagements temporaires et des services accompagnant la nouvelle vocation des lieux;
- Des activités **récurrentes** à caractère ludique ou éducatif;
- Des activités **ponctuelles** arrimées à des événements spéciaux.

Le programme d'animation (suite)

Légende : S = fréquence hebdomadaire

M = fréquence mensuelle

pour toute la période du projet

		L	M	M	J	V	S	D
QUOTIDIEN	Interactif (confort et découverte)	●	●	●	●	●	●	●
	- Arrêts de bus ludiques	●	●	●	●	●	●	●
	- Balancelles	●	●	●	●	●	●	●
	- Installations interactives							
	Services (confort et besoins)							
	- Café : belvédère Camillien-Houde					●	●	●
	- Halte vélo	●	●	●	●	●	●	●
- Halte de détente	●	●	●	●	●	●	●	
		L	M	M	J	V	S	D
RÉCURRENT Rendez-vous	Ludique							
	-Piques-niques à thèmes, bbq collectifs					1/S	1/S	
	- Jeux & tournois							1/M
	- Tai-Chi, Yoga, méditation			1/S				1/S
	- Lecture publique : littérature et théâtre					1/S		
	- Activités pour les enfants et la famille				1/S		1/S	
	- Concerts acoustiques intimes						1/S	1/S
	Educatif							
	- Conférences-"jasettes" - thématiques en lien avec la montagne et la ville		2/M					
	- Parcours et promenades			1/S			1/S	
- Observation des étoiles					1/M			
- Ateliers sur la biodiversité			1/S			1/S		
ÉVÈNEMENT Ponctuel	- Performances acoustiques/classiques						5	
	- Projections thématiques - ciné-parc					5		
	- Cyclovia - grand public							3
	- Autres: La Nuit - la Montagne						5	

Les impacts sur la circulation véhiculaire périphérique au mont Royal

Une étude préalable au projet pilote a été effectuée pour analyser les impacts potentiels sur la circulation :

- Des hypothèses de réaffectation des débits sur les principaux axes entourant le mont Royal ont été étudiées, soit sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, sur l'avenue des Pins et sur l'avenue du Docteur-Penfield. Ces voies ont, de façon générale, une capacité résiduelle suffisante pour accueillir ces débits additionnels.
- Plusieurs autres chemins existent, selon la provenance des automobilistes. La répartition de la circulation sur tous ces chemins devrait se stabiliser au cours des semaines suivant le début du projet pilote.

Les impacts sur la circulation véhiculaire périphérique au mont Royal (suite)

- L'augmentation projetée des temps de parcours pour les usagers des principaux axes contournant le mont Royal varie entre 0 et 12 minutes (en comparaison aux temps requis pour traverser la montagne par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance).
- **Une coordination des différents chantiers** prévus dans le secteur a également été réalisée, afin de minimiser les impacts durant le projet pilote.

Le plan de suivi du projet

Les objectifs du plan de suivi sont les suivants :

- Suivre et évaluer les impacts positifs et négatifs du projet pilote;
- Comparer la situation avant et après l'implantation du projet pilote, en termes de circulation, de sécurité, d'environnement, etc.
- S'assurer que le projet pilote réponde bien aux objectifs définis;
- Améliorer le projet pilote pendant son implantation, compte tenu des données et des commentaires obtenus;
- Recueillir les enseignements nécessaires pour la réalisation d'un éventuel projet permanent.

Le plan de suivi du projet (suite)

Deux comités de suivi seront mis en place

Un comité interne

- qui effectuera le suivi général du projet pilote, en continu;
- qui émettra des recommandations et proposera, au besoin, des corrections ou des améliorations au projet pilote.

Un comité de partenaires (groupe de travail de la TCMR)

- qui recevra les informations et les résultats du plan de suivi;
- qui participera aux discussions relatives au plan de suivi;
- qui fera part de ses commentaires et de ses recommandations au comité de suivi interne.

Le plan de suivi du projet (suite)

Types de suivi	Éléments mesurés	Où ?	Quand ?
Débits de circulation	Comptages de circulation	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal Aux accès des deux cimetières Aux intersections de certains axes entourant le mont Royal 	Avant et pendant le projet pilote
	Évaluation du transit des voitures particulières	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal 	Avant le projet pilote
<ul style="list-style-type: none"> Au cimetière Mont-Royal 		Avant et pendant le projet pilote	
Sécurité : signalisation / aménagement / gestion des stationnements	Évaluation des concepts sur le plan de leur fonctionnalité, de leur sécurité et de leur compréhension par les usagers	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal 	Pendant le projet pilote
	Évaluation des interactions entre les différents modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal 	Pendant le projet pilote
	Vitesse de circulation	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal 	Avant et pendant le projet pilote

Le plan de suivi du projet (suite)

Types de suivi	Éléments mesurés	Où ?	Quand ?
Commentaires des partenaires	Consultations individuelles des partenaires externes directement concernés par le projet	—	Pendant le projet pilote
Transport en commun	Temps de parcours des autobus	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal 	Avant et pendant le projet pilote
	Ponctualité des autobus		
	Achalandage dans les autobus		
	Vitesse des autobus		
Stationnement	Nombre de places	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal (stationnements P-115, P-116, P-117 et P-118) 	Avant et pendant le projet pilote
	Nombre de transactions par jour		
	Taux d'occupation par période		
	Durée du stationnement		
Environnement	Qualité de l'air et gaz à effet de serre	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal 	Avant et pendant le projet pilote
	Relevés acoustiques	<ul style="list-style-type: none"> Sur le mont Royal Sur le ch. de la Côte-Sainte-Catherine Sur l'av. du Docteur-Penfield 	

Les livrables

- Rapport en cours de projet, avec des résultats préliminaires, au début d'août 2018.
- Rapport final à la fin d'octobre 2018.

La vision d'avenir

Retour sur le passé

La montagne pittoresque (1840-1870)

- Le paysage agricole et boisé du mont Royal connaît des changements importants, car la classe bourgeoise de Montréal et quelques institutions du sacré, du savoir et de la santé s'établissent aux abords et sur le flanc sud de la montagne.
- En 1847, le chemin Shakespeare est construit pour donner accès à des terrains nouvellement lotis sur d'anciennes terres agricoles. Les villas prévues sur ces lots ne seront jamais érigées.
- Les cimetières protestant et catholique s'implantent dans l'entre-monts dans les années 1850.



Musée McCord. N-0000.120.14 (détail).

Cette photo datant de 1859 et prise aux environs de l'actuel manège militaire montre les fermes qui s'étaient en bordure du chemin de la Côte-des-Neiges. Le chemin Shakespeare était parallèle à la longue clôture.



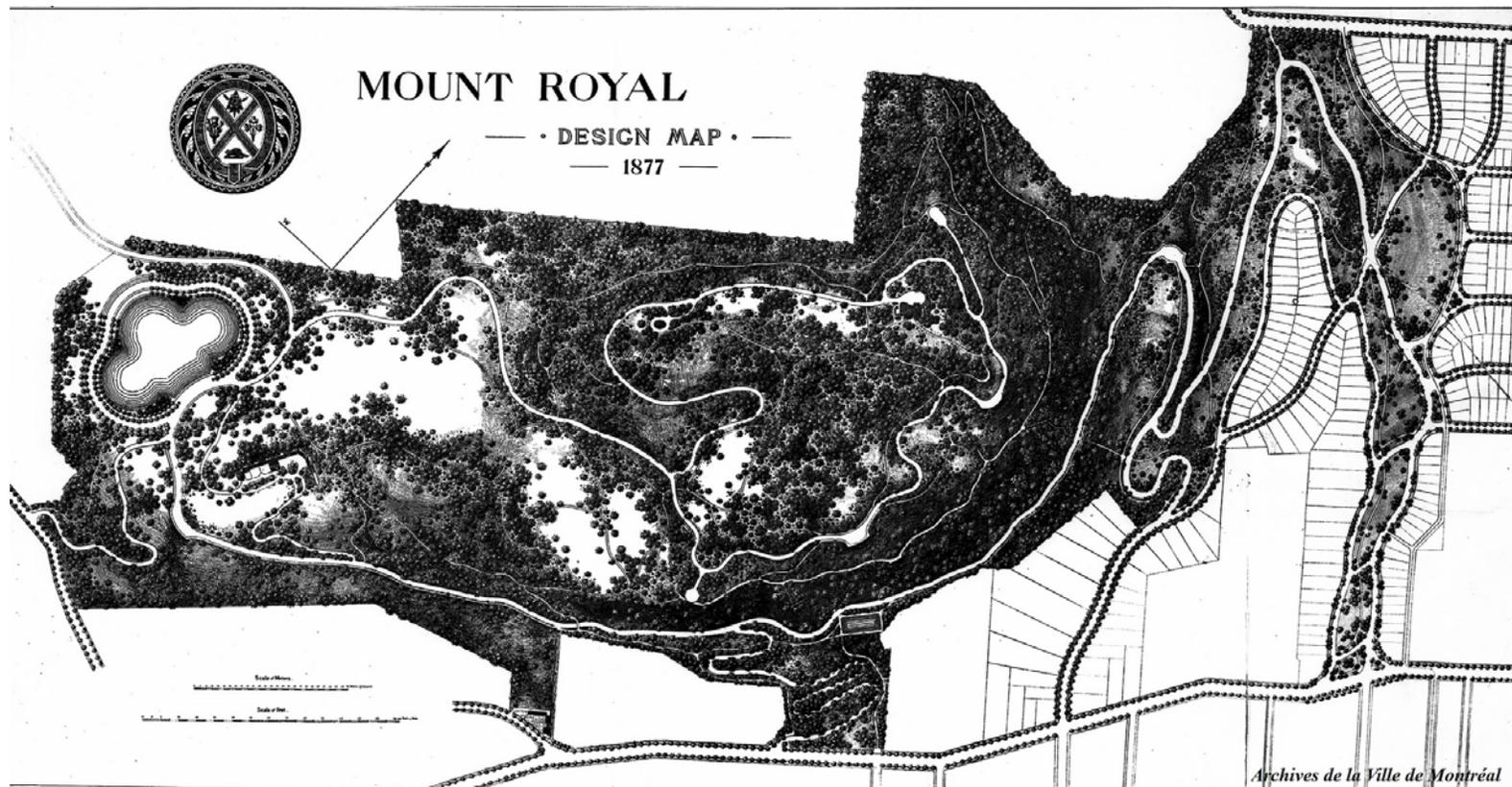
Archives de la Ville de Montréal. VM105-Y-1_0089-004.

Cette photo prise dans les années 1940 donne une idée de l'ambiance paysagère du chemin Shakespeare lors de son ouverture en 1847. Il est renommé « chemin Remembrance » en 1939.

Retour sur le passé (suite)

La montagne s'urbanise (1870-1930)

- Avec les besoins croissants de la population, l'ouverture de nouvelles rues et l'amélioration des moyens de transport, la fonction résidentielle s'étend autour de la montagne et la fonction institutionnelle y poursuit son développement.
- La Ville acquiert les terrains nécessaires à la constitution du parc du Mont-Royal et mandate l'architecte paysagiste américain Frederick Law Olmsted pour sa conception. Le parc est inauguré en 1876.



Ce document est le plan d'aménagement original du parc du Mont-Royal, réalisé par Frederick Law Olmsted.

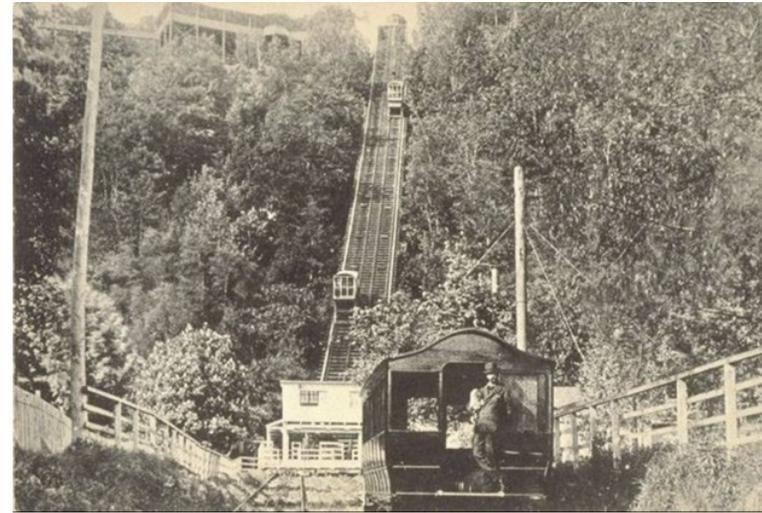
Retour sur le passé (suite)

- Le parc comporte plusieurs kilomètres de chemins de calèche et de sentiers pédestres, conçus pour être accessibles à toutes les clientèles. Olmsted met de l'avant **le concept d'une ascension lente vers le sommet**, pour favoriser l'appréciation de la diversité des paysages, pour magnifier la montagne et pour la faire paraître plus haute qu'elle ne l'est en réalité.
- En contradiction avec le concept d'Olmsted, un funiculaire entre en fonction sur le flanc est de la montagne, dans l'axe de la rue Duluth, en 1885. Ce funiculaire sera démantelé en 1920-1921.



Musée McCord.

Cette photo de 1877 a été prise sur l'actuel chemin Olmsted.



Biblio. et Archives nationales du Québec. CP 2922.

Le funiculaire permettait une ascension rapide vers le sommet, ce qui s'oppose à l'esprit dans lequel le parc du Mont-Royal a été conçu.

Retour sur le passé (suite)

La montagne moderne (1930-1980)

- En 1924, la ligne de tramway 93 est construite dans le secteur ouest de la montagne. Elle empruntait le chemin Shakespeare (Remembrance aujourd'hui) et faisait une boucle à proximité de la maison Smith.
- En 1929-1930, la ligne de tramway 11 est implantée sur le flanc est de la montagne et se raccorde à la ligne 93 existante. Son tracé est sinueux et inclut deux tunnels. Les lignes 93 et 11 forment éventuellement une seule ligne, la 11.



Archives de la Ville de Montréal. VM094-U0739-007.

Cette photo de l'entrée du tunnel pour le tramway a été prise au début des années 1950.

Retour sur le passé (suite)

- Bien que les premières voitures apparaissent à Montréal dès les années 1900, la montagne leur restera inaccessible durant encore quelques décennies. À partir des années 1930, alors que la circulation automobile devient un enjeu de plus en plus important, cette limitation est remise en question.
- La montagne est dorénavant perçue comme un obstacle à la circulation automobile. Après avoir envisagé de construire un ou deux tunnels sous le mont Royal, on considère mettre en place une route permanente. Deux visions s'opposent alors : un parc à l'abri de la ville ou un parc intégré à la ville.

Retour sur le passé (suite)

- En 1954, la firme new-yorkaise Clarke et Rapuano est mandatée pour élaborer un nouveau plan d'ensemble du parc, afin d'améliorer la circulation dans le secteur, entre autres. La Ville ne retiendra que quelques éléments du plan d'ensemble proposé, notamment la partie nord du chemin routier sur la montagne et deux échangeurs en périphérie.
- En 1958, la route en question est construite sur le même tracé que celui de l'ancien tramway, traversant la montagne d'est en ouest. À la suite de son inauguration le 9 août, la portion est de cette route est renommée « voie Camillien-Houde », en septembre 1958.



Archives de la Ville de Montréal. VM105-Y-2_213-12.

Cette photo a été prise en juillet 1958, pendant les travaux de construction du chemin Camillien-Houde et d'élargissement du chemin Remembrance.

Enjeux et questions d'aujourd'hui

La redistribution des modes de transport

- À l'époque actuelle où l'on remet en question, de manière généralisée, la grande place accordée à l'automobile dans les villes, comment réévaluer la juste place qui devrait lui être accordée (ou pas) sur cette voie publique?
- Comment encourager encore davantage et faciliter l'utilisation du transport en commun pour accéder à la montagne?

L'accessibilité universelle

- Comment assurer l'accès au parc à l'ensemble de la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles?
- Comment répondre aux besoins variés des différents usagers?

Enjeux et questions d'aujourd'hui

La sécurité et la cohabitation des usagers

- Comment redéfinir le partage de cette voie publique au profit des piétons et des cyclistes, tout en assurant une cohabitation sécuritaire des différents usagers?
- Comment remplir la mission de « Vision Zéro »?

Le paysage et le patrimoine

- Comment redonner à cette voie publique un caractère de chemin de parc et comment rehausser ses qualités paysagères?
- Comment protéger et mettre en valeur les qualités patrimoniales de ce lieu exceptionnel au sein de la ville?

Les grandes orientations issues des documents de référence

Le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (2009)

- Assurer la protection et la mise en valeur du mont Royal :
 - Équilibrer les enjeux fonctionnels de transport et la mise en valeur du site patrimonial.
 - Favoriser des emprises rééquilibrées et des aménagements respectant le patrimoine et le paysage de la montagne.
 - Changer le caractère routier de l'axe Camillien-Houde/Remembrance pour celui de « chemin de parc », en accord avec l'aspect naturel des lieux.
- Rendre la montagne accessible et accueillante :
 - Poursuivre la requalification des accès à la montagne et des voies la ceinturant.

Les grandes orientations issues des documents de référence (suite)

- Mettre en place des parcours conviviaux, sécuritaires, invitants et accueillants.
- Traiter selon une logique d'ensemble les divers volets de l'accessibilité (transport en commun, stationnements, approches, entrées piétonnes, etc.).
- Favoriser et améliorer l'accessibilité aux divers espaces de la montagne.
- Aménager des parcours et considérer des modes de déplacement variés pour toutes les clientèles.
- Ne pas compromettre l'intégrité et le maintien des milieux naturels, des patrimoines et des paysages de la montagne.
- Mettre en œuvre le *Plan de transport intégré du Mont-Royal*.

Les grandes orientations issues des documents de référence (suite)

Le Plan de transport intégré du Mont-Royal (2008)

- Privilégier le transport en commun comme moyen d'accès au mont Royal.
- Réduire la prédominance de l'automobile et la circulation de transit.
- Prioriser les besoins des piétons et des cyclistes dans les aménagements routiers.
- Consolider le réseau cyclable.
- Améliorer les accès piétonniers.

Les grandes orientations issues des documents de référence (suite)

La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (2004)

- Protéger l'écoterritoire « les sommets et les flancs du mont Royal » :
 - Intégrer les objectifs liés à la gestion écologique, de la même façon que dans les parcs-nature.
 - Préserver la valeur emblématique des sommets et des plans verts.
 - 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.

Les grandes orientations issues des documents de référence (suite)

Le Plan de conservation du Site patrimonial du Mont-Royal (à venir)

- Viser la réduction des infrastructures véhiculaires.
- Favoriser le transport actif, notamment en privilégiant la cohérence et la continuité des aménagements publics.
- Harmoniser l'aménagement du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde avec le caractère naturel du mont Royal.
- Privilégier des aménagements atténuant l'effet visuel des infrastructures véhiculaires.

Montréal 



Aujourd'hui...

Montréal 



Demain?

Merci!