



*Les voies d'accès au  
mont Royal*

# **SYNTHÈSE DES ATELIERS CRÉATIFS - ÉTÉ 2018**

Dans le cadre de la consultation publique sur les voies d'accès au mont Royal, l'OCPM a organisé sept ateliers créatifs sur la montagne, dans les arrondissements limitrophes ainsi que sur le territoire de la Ville de Westmount. Le présent document représente une synthèse des résultats de ces ateliers.

28 juillet 2018 – sur la montagne  
25 août 2018 – sur la montagne  
8 septembre 2018 – Ville-Marie  
12 septembre 2018 – Westmount  
15 septembre 2018 – Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâces  
16 septembre 2018 – Outremont  
22 septembre 2018 – Le Plateau-Mont-Royal

124 personnes ont participé à l'un ou l'autre des ateliers.

### **Qu'est-ce qu'un atelier créatif?**

Un atelier créatif est une discussion en petit groupe autour d'une grande carte du territoire qui fait l'objet de la consultation publique.

Les participants utilisent des objets de maquette (bâtiments, moyens de transport, arbres, etc.) pour indiquer leurs idées sur l'aménagement du territoire. Un animateur de l'OCPM facilite la discussion afin de permettre à tous de s'exprimer sur les sujets qui leur tiennent à cœur dans le cadre de la consultation publique en cours.

L'atelier créatif est un moyen pour l'OCPM de joindre les citoyens qui sont moins confortables à prendre la parole devant un grand groupe ou encore avec les outils technologiques.

## **ATELIER 1 MONTAGNE - 28 JUILLET 2018**

### **TROIS PRIORITÉS – ÉVALUATION DU PROJET PILOTE**

Rouvrir la voie à la circulation de transit : la sécurité est diminuée et l'accessibilité aussi vs auparavant. La pollution et la circulation se sont transportées ailleurs dans les zones denses.

Installations : danger, cheap

Mauvaise signalisation

### **TROIS PRIORITÉS – VISION D'AMÉNAGEMENT**

Couloir vert (chemin de parc, mais sans la cohabitation vélo/voiture sur la même chaussée)

Cohabitation idéale pour tous : intégration et non-exclusion

Accessibilité : plus d'entrées mieux annoncées autour du parc, transport en commun amélioré

### **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE**

Les participants estiment que le projet pilote semble plutôt miser sur l'exclusion des automobilistes que sur l'intégration de tous les usagers. Ils ne sont pas convaincus par la prétention du projet pilote à rendre l'axe CHR plus sécuritaire. S'il est vrai que les balises ajoutées devant le belvédère CH ont amélioré la sécurité dans ce secteur, la section fermée durant le projet pilote crée dans l'ensemble un faux sentiment de sécurité, qui augmente les comportements dangereux et les risques d'accident : les vélos foncent et les voitures continuent de faire des virages en U. C'est également vrai sur Remembrance où des cyclistes à l'entraînement adoptent une position de vitesse qu'ils conservent même une fois parvenus au chemin de la Côte-des-Neiges. Un cycliste professionnel estime que c'était plus sécuritaire pour lui avant le projet pilote, car les transiteurs sont habitués à la présence des vélos. Avec l'interdiction des vélos dans le cimetière Mont-Royal, une part des cyclistes à l'entraînement ne pourra plus utiliser le cimetière pour redescendre, après être montés sur Camillien-Houde. En conséquence, cela augmentera le nombre de cyclistes sur CH. Les participants jugent problématique la descente de certains cyclistes sur la voie CH, mais pas la montée.

La signalisation est particulièrement défailante, pour l'accès au belvédère CH en voiture depuis l'est, mais également pour les piétons qui, partant de la maison Smith vers le belvédère CH, doivent emprunter le passage étroit entre les parois rocheuses.

De plus, à qui s'adresse l'espace sur le côté entre les belvédères Soleil et CH durant le projet pilote? Aux piétons? Aux cyclistes? Aux deux? L'absence d'indication crée de la confusion; certains cyclistes l'empruntent, alors que d'autres, croyant que le corridor s'adresse uniquement aux piétons, circulent sur la voie avec les voitures, ce qui peut leur procurer une sensation de danger. Il faut imposer une limite de vitesse aux cyclistes et faire respecter la limite par tous les moyens : dos d'âne, caméras de surveillance, un pavage particulier pour forcer le ralentissement, etc.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

Le projet pilote a segmenté les différentes destinations du mont Royal. Il impose de penser la montagne et de la visiter par parties plutôt qu'en un tout. Du même coup, les chauffeurs de taxi sont plus réticents à venir sur la montagne. Malgré la prétention de la Ville d'améliorer l'accessibilité pour tous à la montagne, les participants constatent que le projet pilote a compliqué, et donc réduit cette accessibilité. Imposer le choix d'un accès (est ou ouest) à la montagne complique la vie des personnes à mobilité réduite, des gens désirant pique-niquer, etc.

En matière de transport collectif, la ligne d'autobus 711 est jugée excellente, alors que la fréquence et le trajet de la ligne 11 sont trop limités. Les participants proposent d'améliorer la fréquence des autobus, d'ajouter des lignes en provenance d'autres stations de métro que Mont-Royal et Snowdon et d'implanter des abribus plus grands, isolés, voire chauffés. On suggère un autobus de ville réalisant un trajet semblable à celui des bus touristiques à deux étages, reliant le Vieux-Port, le centre-ville et la montagne. Une navette électrique pourrait relier différents secteurs de la montagne, et permettre une transition sécuritaire des piétons vers le belvédère CH. Pour les piétons, on demande plus d'entrées au parc et de mieux faire connaître les entrées existantes. Il faut réduire l'espace de stationnement, cet espace étant trop laid et trop chaud, et aller chercher des places de stationnement ailleurs par des ententes avec les institutions concernées : Université de Montréal, ancien hôpital Royal Victoria, l'Hôpital général. Les gens y stationnant utiliseraient la navette pour se rendre au parc. Dans les stationnements restants au sommet du mont, la priorité serait donnée aux personnes à mobilité réduite.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Les participants n'apprécient pas la qualité esthétique des aménagements temporaires (café suspendu et belvédère Soleil) et rejettent l'idée même du belvédère Soleil. Les participants considèrent que les événements comme les Cyclovias, qui ont lieu le dimanche et bloquent l'accès au mont le jour où l'achalandage est le plus élevé, nuisent à l'accessibilité pour tous. Il faudrait réserver une demi-journée en semaine pour les cyclistes, comme à Ottawa.

Les participants recommandent de transformer l'axe CHR en couloir vert, plus étroit, avec cohabitation de tous les usagers. Ils désirent verdir les stationnements, y planter des arbres, et peut-être les rendre multiniveaux, ou en souterrain pour ne pas occuper

trop d'espace à l'extérieur. Il faut optimiser la valeur de la montagne en tant que lieu de beauté et de réflexion.

Ils recommandent enfin de fermer le parc de minuit à 6 h du matin pour contrer le problème des revendeurs de drogue.

VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL - ATELIER 1  
 28 juillet 2018  
 Chapitre stationnement de la maison Smith  
 9 participants - 1 table



**LÉGENDE**

-  Verdir et rétrécir la voie
-  Améliorer le transport collectif
-  Danger
-  Zone de vitesse
-  Caméras de surveillance
-  Dos d'âne
-  Implanter une signalétique claire
-  Service de navette électrique
-  Stationnement à valoriser
-  Retirer des places de stationnement et verdir
-  Ajouter des accès piétonniers
-  Vers les stations de métro



## **ATELIER 2**

### **MONTAGNE - 25 AOÛT 2018**

#### **TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

Améliorer la sécurité

Assurer un partage équitable de la route entre automobilistes, piétons et cyclistes

Améliorer la signalisation

#### **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUE/REMEMBRANCE**

À l'exception d'une personne souhaitant maintenir la fermeture du transit pour les véhicules particuliers après la fin du projet pilote, les participants aimeraient que le transit est-ouest soit autorisé, quitte à le fermer à certaines heures. Ils citent l'exemple d'une touriste qui, après avoir profité de la montagne en arrivant de l'est, ne peut se rendre facilement en voiture à l'oratoire Saint-Joseph.

Les participants insistent sur l'importance d'un partage équitable de la route entre piétons, cyclistes et automobilistes. La voie Camillien-Houde dans son état actuel est trop dangereuse pour les piétons, particulièrement entre les stationnements de la maison Smith et le belvédère Camillien-Houde. Dans cet état, elle devrait leur être interdite, à moins qu'on y ajoute un trottoir. Le corridor entre les deux parois rocheuses n'offre toutefois pas assez d'espace pour les piétons et cyclistes, selon les participants. Ils remédieraient à ce problème en implantant des feux de circulation alternés de part et d'autre de ce corridor. Cela permettrait d'allouer une seule voie à la circulation automobile sur ce tronçon, et l'autre voie à la circulation des piétons et des cyclistes. Un tel aménagement inclurait, toujours selon les participants, la possibilité pour les automobilistes en provenance de l'est de s'engager directement dans le stationnement du belvédère Camillien-Houde, sans besoin de faire la boucle jusqu'au stationnement de la maison Smith. L'impact de la circulation automobile peut être atténué en érigeant un tunnel, lequel serait verdi en surface et parcourus de sentiers pour piétons et une piste cyclable. Les participants proposent des aménagements le long de la voie Camillien-Houde, de type jerseys de béton ou balises flexibles, afin d'empêcher les virages en U. La vitesse des voitures et vélos doit impérativement être limitée, grâce à une signalisation appropriée, à une chaussée texturée, des photos radars, des amendes et des chicanes pour vélos, par exemple. Ils demandent un aménagement plus convivial et sécuritaire à l'entrée de la voie CH pour les piétons et cyclistes. De même, la sortie de la voie Camillien-Houde vers l'avenue du Parc comporte deux voies de circulation à l'intention des véhicules motorisés, mais aucun espace d'accotement pour vélos ou piétons. Pour plus de sécurité et de convivialité, ils recommandent de réserver l'une de ces voies aux usagers des transports actifs. La chaussée nord menant à la sortie du chemin Remembrance est à

une seule voie, ce qui impose aux cyclistes de rouler avec les voitures, tandis que la chaussée sud de Remembrance est à deux voies pour les voitures. Ils proposent de réserver l'une de ces voies pour les usagers des transports actifs.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

La volonté de remplacer l'échangeur Côte-des-Neiges par un aménagement équivalent à l'intersection Avenue du Parc/avenue des Pins – dans ce cas-ci, une intersection en T – fait consensus chez les participants. On souhaite un meilleur accès à la montagne en transport collectif depuis les stations de métro du centre-ville, notamment Place-des-Arts et Guy-Concordia. Les stationnements de la montagne devraient, pour les participants, inclure des bornes de recharge pour véhicules électriques et des stations Bixi, afin d'encourager l'accès en vélo Bixi électrique. Ils demandent plus de cases de stationnement du côté du lac aux Castors, en plus de valoriser les stationnements des anciens hôpitaux Royal Victoria et Hôtel Dieu. L'escalier et les sentiers reliant le belvédère Camillien-Houde au sentier de l'Escarpement doivent être mieux indiqués et promus. Un escalier devrait aussi être aménagé afin de descendre depuis le sentier de l'Escarpement jusqu'au belvédère Soleil. De manière générale, les sentiers du mont Royal devraient avoir une meilleure signalisation. Des passerelles pour piétons et cyclistes doivent être implantées au-dessus de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, soit aux entrées et à différents endroits du parcours.

Enfin, les participants considèrent que la montée McTavish de la promenade Fleuve-Montagne est un succès, et souhaiteraient davantage de montées de ce genre menant vers des accès au mont Royal. La montée McGregor depuis la rue Sherbrooke est une voie à considérer pour ces participants.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Depuis le début du projet pilote, « on entend les oiseaux ». Un participant mentionne être allé au belvédère Soleil profiter d'un hamac pendant une vingtaine de minutes, ce qui aurait été impossible avant le projet pilote. Tous aimeraient des stationnements végétalisés et arborés. Ils souhaiteraient également promouvoir la beauté des cimetières auprès des visiteurs du parc du Mont-Royal, leur donner envie de les découvrir et d'en apprécier le patrimoine. Cela pourrait notamment se faire grâce à un chemin traversant les deux cimetières et reliant l'Université de Montréal à l'Université McGill.

**VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL - ATELIER 2**  
 25 août 2018  
 Chapitre stationnement de la maison Smith  
 5 participants - 1 table



Université de Montréal

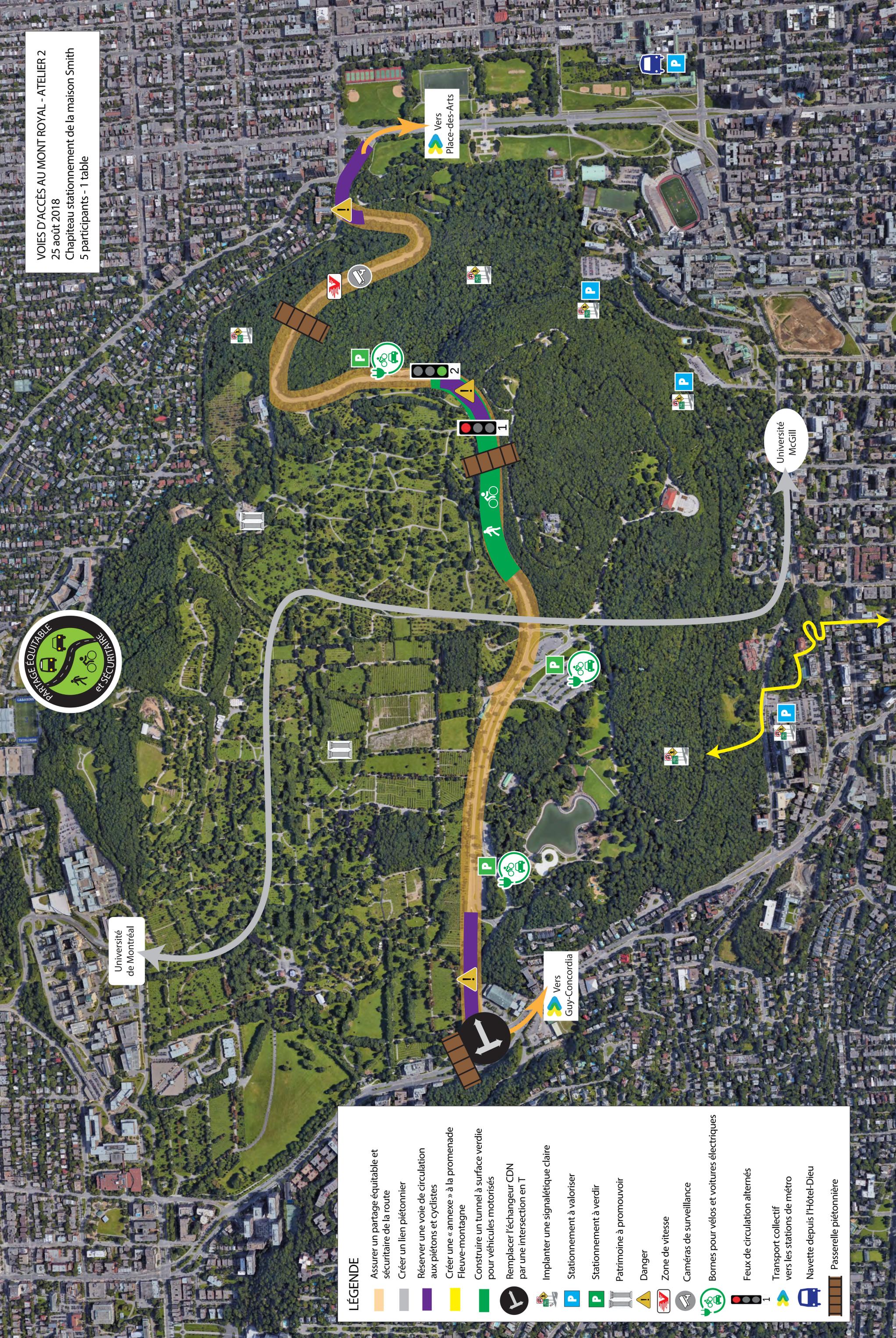
Vers  
Guy-Concordia

Vers  
Place-des-Arts

Université McGill

**LÉGENDE**

-  Assurer un partage équitable et sécuritaire de la route
-  Créer un lien piétonnier
-  Réserver une voie de circulation aux piétons et cyclistes
-  Créer une « annexe » à la promenade Fleuve-montagne
-  Construire un tunnel à surface verte pour véhicules motorisés
-  Remplacer l'échangeur CDN par une intersection en T
-  Implanter une signalétique claire
-  Stationnement à valoriser
-  Stationnement à verdir
-  Patrimoine à promouvoir
-  Danger
-  Zone de vitesse
-  Caméras de surveillance
-  Bornes pour vélos et voitures électriques
-  Feux de circulation alternés
-  Transport collectif vers les stations de métro
-  Navette depuis l'Hôtel-Dieu
-  Passerelle piétonnière



**ATELIER 3**  
**VILLE-MARIE - 8 SEPTEMBRE 2018**

**TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

Réaliser un chemin de parc – agréable, équitable, en accord avec l’image avant/après proposée par la Ville. Mettre la nature à l’avant-plan, en évitant les aménagements trop « tendance ».

- Améliorer la signalisation, principalement près des entrées et sorties tout autour de la montagne;
- Rendre universellement accessibles certaines portions de la montagne.

**SE DÉPLACER SUR L’AXE CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE**

Les participants sont d’accord pour « ne pas couper la montagne en deux ». L’impossibilité de traverser le mont Royal en véhicule particulier leur paraît générer de la division au sein de la population montréalaise; il faudrait trouver quelque chose de plus rassembleur. Pour les participants, le retrait de la circulation de transit ne tient pas compte des problèmes de circulation déjà existants dus aux travaux de la voirie. En outre, des automobilistes continuent de faire des virages en U.

La voie CH/R est un aménagement « d’un autre temps »; penser les nouveaux aménagements de manière inclusive devrait être un réflexe à l’avenir. On préconise donc de faire une distinction piétons/vélos/voitures, ce qui réduirait la largeur de la chaussée pour les voitures et inciterait celles-ci à ralentir. Dans la même optique, on pourrait jouer sur le design de la voie, réduire la vitesse permise à 30 km/h et ajouter un feu de circulation à l’entrée du corridor rocheux, juste à l’ouest de l’entrée du belvédère Camillien-Houde.

Pour les cyclistes, le problème tient à ce qu’ils n’ont pas d’autre endroit à Montréal où faire de la montée. Séparer les cyclistes de plaisance des sportifs, ou faire un circuit vélo à sens unique seraient à envisager. Le corridor rocheux étant étroit, ils proposent de creuser un passage pour les cyclistes/piétons, en respectant l’esprit d’Olmsted.

**SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

Les participants souhaitent des transports collectifs plus fréquents et électriques, en plus d’ajouter un trajet depuis la place des Festivals (métro Place-des-Arts). Sur la montagne, une navette électrique comme au Jardin botanique permettrait d’amener les gens d’une attraction à l’autre. Le groupe indique qu’à l’exception du chemin Olmsted, la montagne dans son ensemble souffre d’un grave manque de signalisation. Les visiteurs désirant se rendre sur la montagne en autobus depuis la station de métro Mont-Royal, par exemple, ne sont jamais bien sûrs d’où on les emmène. Cela peut être corrigé en réalisant sur place un aménagement spécifique pour les autobus en

partance pour le mont Royal, ou, comme à Montpellier en France, en mettant le bus aux couleurs de sa destination afin de ne pas laisser de doute aux passagers. D'autre part, les participants soulignent qu'il existe un problème de communication quant à la possibilité pour les véhicules de transport adapté de traverser l'axe CH/R, étant donné que la STM a souvent recouru à des taxis et à d'autres véhicules d'aspect non officiel. Cela crée de la confusion et nuit à l'accessibilité à la montagne pour les personnes nécessitant ce type de transport. Il faudrait également aménager des arrêts pour le transport adapté, devant le belvédère Soleil, par exemple.

Le problème de signalisation affecte également les piétons et les cyclistes. Les piétons qui se retrouvent sur la voie CH sont souvent « perdus », mal informés. Il faudrait corriger ce problème en créant un lien piétonnier clair et sécuritaire entre la maison Smith et le belvédère Camillien-Houde. Le belvédère CH n'est pas convivial pour les piétons. Sur le chemin reliant la maison Smith au belvédère Kondiaronk, on ne trouve aucun banc pour se reposer ni aucune surface lisse ou asphaltée permettant le passage des fauteuils roulants. Enfin, les accès piétonniers autour de la montagne (ex. entrée Peel, Hôpital général) sont souvent peu connus du public et mériteraient d'être promus.

L'avenue du Parc, qui permet d'accéder à la voie Camillien-Houde du côté est, est dangereuse, trop large et trop rapide, selon les participants. Les traverses piétonnières n'y sont pas conviviales. De plus, l'aménagement de la chaussée entre Parc et l'entrée de la voie Camillien-Houde rend dangereux, voire impossible pour certains, l'accès à la voie CH en vélo. C'est également vrai à l'autre bout de l'axe, où l'échangeur Côte-des-Neiges complique sérieusement la tâche des cyclistes. Les participants ajoutent que, du côté ouest de la montagne, l'avenue Decelles et le chemin de la Côte-des-Neiges sont laids et truffés de nids de poule. Il y aurait lieu de mieux traiter cette porte d'entrée au parc en faisant de ces axes des boulevards urbains agréables et verdoyants.

Bien que cela ne soit pas actuellement possible, car le mont Royal n'est pas compris dans leur territoire, les participants aimeraient que des cases de stationnement soient réservées aux véhicules en libre-service.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Les participants sont d'accord avec l'idée de chemin de parc proposée par la Ville. Cependant, il faut veiller à mettre la nature en évidence, à utiliser des matériaux nobles tels que le bois, la pierre et le fer forgé, en évitant les aménagements trop « tendance ». Ils souhaitent que l'on retisse des liens naturels de part et d'autre de la voie CH/R, en permettant la traversée de la faune et une certaine connectivité floristique. Quant aux stationnements, le groupe juge leur aménagement indigne d'un parc au 21<sup>e</sup> siècle. Il faut les verdir et les rendre plus jolis. En somme, il faut rendre l'axe CH/R et ses abords plus inspirants, en faire une destination. Cela peut se faire en y ajoutant de l'art, ou en le fermant pour des activités spéciales telles qu'un festival de glissade en hiver.



**ATELIER 4**  
**WESTMOUNT - 12 SEPTEMBRE 2018**

**TABLE 1**

**TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

Autoriser le transit des véhicules particuliers

Augmenter la sécurité pour tous les types d'usagers

Favoriser une meilleure cohabitation par un partage de la voie

**SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE**

Les participants se disent « fâchés contre cette décision antidémocratique ». La plupart refusent de se prononcer sur les thèmes autres que la circulation de transit, car à leur avis, cela donnerait l'impression à la Ville qu'ils cautionnent le processus de consultation publique; or ce n'est pas le cas. Certains d'entre eux utilisent la voie CH/R jusqu'à 90 fois par mois en voiture. La fermeture du transit a donc pour effet d'enclaver Westmount. Les participants rappellent qu'Olmsted a conçu le parc au bénéfice de tous, et qu'il est tout à fait possible de profiter de la montagne dans sa voiture. En outre, le trafic est reporté vers le secteur Université de Montréal/HEC/Externat Mont-Jésus-Marie, qui s'est engorgé à son tour. Ce problème est renforcé par la construction d'une station du REM à cet endroit.

S'ils refusent absolument d'interdire le transit automobile sur la voie CH/R, les participants sont d'accord pour réduire la vitesse des voitures et des vélos. La vitesse pourrait être réduite par l'utilisation d'un revêtement particulier sur la voie et de caméras de surveillance à la hauteur du belvédère. Ils jugent important d'opérer une division claire des espaces de circulation pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons. La voie pour cyclistes pourrait être séparée de celles pour automobilistes par des bornes sur toute sa longueur, et la chaussée sud du chemin Remembrance pourrait être rouverte à la circulation afin d'offrir plus de place. Les aménagements cyclables seraient prévus uniquement pour la période de l'année où la chaussée est praticable pour les vélos. Le passage du corridor rocheux (situé entre la maison Smith et le belvédère Camillien-Houde), par son étroitesse, nécessite un aménagement particulier pour les vélos, selon ces participants. Il pourrait s'agir d'une passerelle au-dessus des voitures, ou d'un chemin traversant le boisé en pente du côté sud. Le groupe considère que l'arrêt d'autobus près de l'entrée du cimetière Mont-Royal ralentit considérablement le trafic automobile. Il propose de l'enlever ou de l'aménager de manière à ce qu'un autobus à l'arrêt ne bloque pas la circulation. À la hauteur du belvédère Camillien-Houde, les participants proposent un aménagement, tel un rond-point, permettant de faire demi-tour ou d'entrer directement dans le stationnement. La manœuvre serait également facilitée par l'implantation d'un feu de circulation à cet endroit.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

D'après les participants, la fermeture de la chaussée sud de Remembrance et la tendance des stationnements à se remplir rapidement rendait déjà difficile l'accès au parc du Mont-Royal. La fermeture du transit dans le cadre du projet pilote est venue ajouter à cette difficulté, car désormais les touristes motorisés sont perdus et les gens qui font des BBQ et des pique-niques, forcés d'utiliser leur voiture pour le transport de la nourriture et du matériel, ne veulent plus venir. Le projet pilote a également limité l'accès au cimetière du Mont-Royal pour les gens arrivant de l'ouest.

En hiver, des couches de glace se forment sur les stationnements et limitent l'accessibilité pour les personnes âgées.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

La fermeture du transit est un désastre environnemental, selon les participants, car les voitures doivent passer le double du temps habituel sur la route pour arriver à destination. Quant au fait d'investir de l'argent sur les voies d'accès au parc, les participants suggèrent plutôt de le faire pour améliorer la qualité des sentiers du parc.

## **TABLE 2**

### **TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

Rouvrir la voie CH/R au transit automobile en intégrant une barrière de jerseys esthétiquement belle au centre, ainsi qu'une piste cyclable.

Dans le corridor rocheux situé entre la maison Smith et le belvédère Camillien-Houde, faire un aménagement sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, ex. passerelle en surplomb ou élargissement avec limitation de vitesse à 20 km/h.

Faire du transport collectif une alternative crédible au transport automobile, ex. augmenter la fréquence des autobus et implanter une navette panoramique gratuite pour les résidents, et payante pour les touristes.

## **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE**

Pour des raisons telles que l'importance des travaux de voirie autour du mont Royal, les participants souhaitent le maintien du transit pour les véhicules particuliers sur la voie CH/R. Advenant qu'un maintien permanent du transit ne soit pas accepté, ils proposent de l'autoriser à certaines heures de la journée, par exemple durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi, ou de réserver une plage horaire spécifiquement pour les cyclistes : ex. le dimanche matin entre 6 h et 8 h am. Ils jugent primordial de faire respecter la limite de vitesse grâce à des caméras, des radars photo et des dos d'âne. Les virages en U doivent être prévenus par des barrières au centre de la voie. Ces barrières peuvent être « belles et artistiques ». Ils construiraient

également une barrière, de type bordure en ciment, pour séparer les vélos des véhicules motorisés. Un passage pour piétons le long de la voie Camillien-Houde n'est pas nécessaire, car le parc possède de nombreux chemins et sentiers. À l'emplacement du corridor rocheux (situé entre la maison Smith et le belvédère Camillien-Houde), dangereux pour les cyclistes du fait de son étroitesse, ils proposent de construire une passerelle pour vélos, ou encore d'en élargir l'espace et de fixer une limite de vitesse ponctuelle de 20 km/h pour vélos et véhicules. Enfin, la signalétique doit être améliorée sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, et le cimetière Mont-Royal, rouvert aux cyclistes.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

Le groupe demande de favoriser l'utilisation d'autobus électriques et d'implanter une navette électrique fréquente faisant le lien entre les stationnements et les sites d'intérêt du parc. Afin de minimiser la circulation des voitures entre les stationnements, il faudrait créer entre ceux-ci un lien sécuritaire pour les piétons ou la navette. Ils proposent également de déplacer le stationnement de la maison Smith plus bas (« move the parking now on top of the mountain, lower »).

Il faudrait adopter des mesures spéciales pour faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les cimetières doivent être accessibles tant par l'ouest que par l'est.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Aux yeux des participants, le Café suspendu et le belvédère Soleil sont laids et inutiles; d'ailleurs, ils trouvent déjà des cafés-restaurants à la maison Smith et au pavillon du Lac-aux-Castors. Ils suggèrent en revanche d'ériger une passerelle piétonnière surélevée le long de la falaise sur le flanc sud du mont Royal. Enfin, les participants affirment que le projet pilote a augmenté la pollution, à cause du trafic qui fait avancer les voitures au ralenti.

## **TABLE 3**

### **TROIS PRIORITÉS**

Autoriser le transit des véhicules particuliers.

Implanter des barrières esthétiques pour séparer les cyclistes et les piétons des automobilistes. Apaiser la circulation et mieux informer les usagers quant au partage de la route.

La montagne appartient à tout le monde, raison pour laquelle la vision à long terme doit inclure tout le monde.

## **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUE/REMEMBRANCE**

Le groupe se demande pourquoi on tente de réduire le nombre de voitures sur la montagne, et souhaite que le transit des véhicules particuliers soit de nouveau autorisé. Pour les participants, la mort de Clément Ouimet n'était qu'un prétexte; la décision finale d'interdire le transit a été prise avant la consultation publique. L'administration municipale doit comprendre que le projet pilote a eu des conséquences sur le plan humain et a séparé des familles. D'après les participants, la voie CH/R est déjà un chemin de parc, et non une « autoroute ». Le langage utilisé par la Ville est connoté négativement. Le projet pilote n'a pas amélioré la sécurité des différents usagers. Il a toutefois eu pour conséquence de gentrifier la montagne, ce dont les gens ne veulent pas.

Toujours pour ce groupe, il faut implanter une barrière physique afin de séparer les piétons et les cyclistes des voitures. Dans le corridor rocheux situé entre la maison Smith et le belvédère Camillien-Houde, cette séparation pourrait prendre la forme d'une nouvelle voie, d'un tunnel ou d'un trottoir, mais sur le reste de l'axe CH/R, il s'agirait d'une séparation faite d'arbres ou de plantes. Ils suggèrent également de mettre en place des dos d'âne, des contrôles aléatoires (spot checks) ainsi qu'une meilleure signalétique.

Ces participants considèrent que la voie Camillien-Houde/Remembrance ne devrait pas être utilisée pour le cyclisme d'entraînement. Pour eux, il faut mieux informer et responsabiliser les cyclistes et les piétons, car bien des Montréalais ne conduisent pas et en conséquence, ne comprennent pas les problèmes des automobilistes.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

Pour ce groupe, l'accès au mont Royal en transport collectif pourrait se faire en autobus électrique ou en tramway, et sa fréquence doit être augmentée.

Ils jugent que le stationnement sur la montagne est trop cher; le coût devrait être réduit.

## **TABLE 4**

### **TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

Autoriser le transit des véhicules particuliers.

Aménager la voie afin de prévenir les virages en U.

Partager la voie entre automobilistes, cyclistes et piétons : cyclistes séparés des voitures par une bordure en ciment, et piétons marchant le long de la route.  
Mitiger le trafic.

## **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE**

Les participants soutiennent que la mort de Clément Ouimet n'est qu'un prétexte à l'interdiction du transit des véhicules particuliers, et que la Ville aurait dû consulter les Amis de la montagne avant le projet pilote. Se rendre de la maison Smith à Westmount prend désormais 45 minutes, alors qu'il n'en fallait que 15 auparavant. Le projet pilote a rendu la circulation sur l'axe CH/R plus dangereuse, à cause des cyclistes qui la considèrent comme une piste cyclable. Ils considèrent qu'il faut séparer les piétons, les cyclistes et les automobilistes, en réservant un espace pour chacun. La chaussée réservée aux véhicules motorisés doit être séparée au milieu afin d'empêcher les virages en U.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

Pour ce groupe, si à Central Park on est parvenu à maintenir l'accessibilité pour tous, pourquoi ne le ferait-on pas au mont Royal ? Ce manque d'accessibilité a fait en sorte que de nombreux pique-niques familiaux n'ont pas eu lieu cette année. Les stationnements étaient vides les jours de semaine, ce qui a causé une perte de revenu importante.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Pour ces participants, le belvédère Soleil et le Café suspendu sont de mauvais goût, non sécuritaires et bloquent la vue. Le projet pilote a eu pour effet, selon ce groupe, d'augmenter la pollution par l'accroissement de la congestion sur le pourtour de la montagne.

VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL - ATELIER 4  
 12 septembre 2018  
 Westmount - Victoria Hall  
 55 participants - 4 tables



**LÉGENDE**

	Autoriser le transit ; implanter un revêtement particulier pour ralentir les voitures et les vélos		Implanter un feu de circulation
	Rouvrir la chaussée sud de Remembrance à la circulation		Améliorer la qualité des sentiers du parc
	Aménager un passage pour piétons et cyclistes		Danger
	OU Ériger une passerelle piétonnière et cyclable		Dos d'âne
	Autoriser le transit pour le transport adapté		Autobus électriques
	Tenir compte des personnes à mobilité réduite		Service de navette électrique
	Implanter une signalétique claire		Caméras de surveillance
	Ériger une passerelle piétonnière surélevée		Rond-point



## **ATELIER 5**

### **CÔTE-DES-NEIGES - 15 SEPTEMBRE 2018**

#### **TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

Repenser les aménagements CHR de manière flexible et sécuritaire pour en permettre l'utilisation par tous les modes de transport (incluant le transit automobile) en tenant compte de l'impact sur les quartiers environnants.

S'assurer que l'amélioration de l'accessibilité ne se fasse pas au détriment de la conservation.

Mettre en place des mesures de mitigation de la circulation autour de la montagne afin de minimiser son impact sur la montagne.

#### **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE**

Les participants sont d'avis que l'interdiction de traverser la montagne en véhicule particulier est « un plaisir qu'on [leur] enlève », en référence aux belles vues et à la tranquillité qu'offre le parcours. Ils se demandent quelles sont les activités qui ne pourront avoir lieu sans l'interruption du transit. La décision de fermer la voie au transit est paresseuse, disent-ils; c'est l'environnement et l'aménagement de l'axe qui doivent induire une saine cohabitation des différents modes de transport. La fermeture a généré un trafic important, voire dangereux, dans les quartiers autour et sur le campus de l'Université de Montréal, qui n'est pas prévu pour recevoir une telle affluence. Des automobilistes y roulent en sens contraire ou interdit. Quant aux automobilistes non au fait de l'interruption du transit sur la montagne, ils doivent littéralement arriver aux portes de l'axe Camillien-Houde/Remembrance pour savoir que c'est fermé. Les parcours quotidiens de certains des participants s'en trouvent rallongés de façon générale.

Le groupe suggère des fermetures périodiques de la voie CH/R, par exemple la fin de semaine ou l'été, pour accommoder les besoins de chacun. Les véhicules électriques pourraient bénéficier d'une permission spéciale, et la surveillance serait effectuée par caméra. Le réaménagement de l'axe doit permettre, selon eux, d'accueillir les transports motorisés et actifs en été, et les transports motorisés seulement durant l'hiver. Ils proposent une séparation physique permanente entre vélos et voitures « d'un bout à l'autre » de la voie. Concernant les virages en U, conscients qu'une succession ininterrompue de jerseys de béton bloque la traversée de petits animaux (ex. rats laveurs) qui deviennent la proie des véhicules, les participants suggèrent de remplacer ceux-ci par des bacs à fleurs disposés par intervalle. À la sortie du stationnement du belvédère Camillien-Houde, un panneau oblige les automobilistes à tourner à droite, en direction du Plateau-Mont-Royal. Les GPS indiquent, selon certains, de faire demi-tour si la destination programmée se trouve à l'ouest.

Ils proposent d'implanter un feu clignotant à l'entrée du corridor rocheux (situé entre le belvédère Camillien-Houde et la maison Smith) pour faire passer vélos et voitures à tour de rôle, ou encore de tracer une voie d'évitement à l'intention des cyclistes. Pour le reste du parcours, la voie d'accotement devrait être réservée et aménagée pour les cyclistes. Les participants jugent que la voie CH/R ne devrait pas servir aux courses de vélo de type Cyclovia. Ils reconnaissent toutefois que les cyclistes de performance ont besoin, à Montréal, d'un lieu où faire de la vitesse. Afin d'améliorer la fluidité de la circulation, ils ont proposé de rouvrir la chaussée sud du chemin Remembrance.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

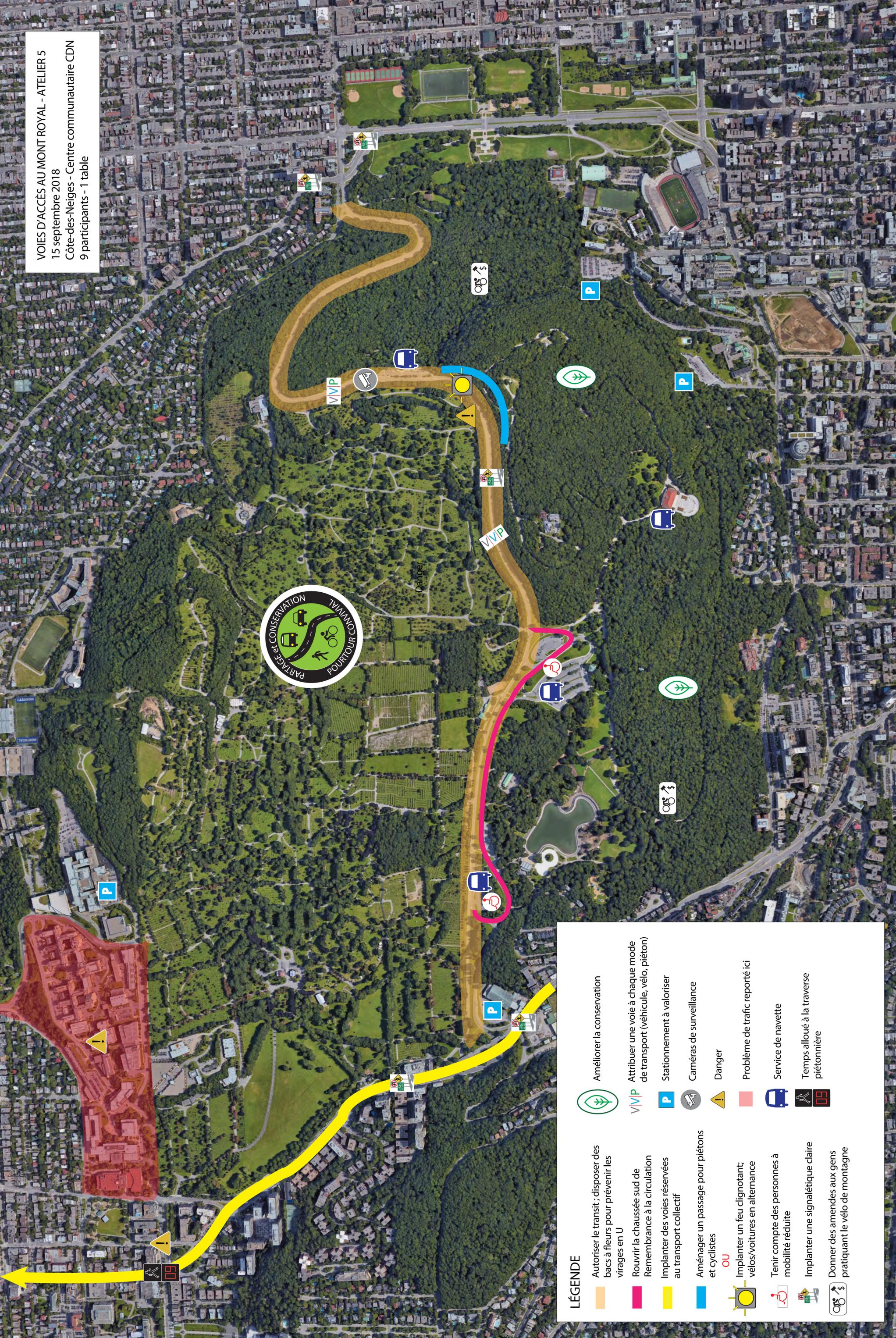
Le problème est-il vraiment la voie Camillien-Houde/Remembrance? « Le plus gros du travail est à faire autour de la montagne, pas dessus ». Le secteur de Côte-des-Neiges situé dans la proximité ouest du mont Royal comporte plusieurs intersections dangereuses et génératrices de stress pour les piétons. Une participante âgée mentionne qu'à l'intersection des rues Gatineau et Queen-Mary, les automobilistes souvent ne voient pas le feu de circulation et passent directement. Au coin du chemin de la Côte-des-Neiges et de Queen-Mary, le temps de traverse pour les piétons n'est que de neuf secondes. Ces participants considèrent que ces problèmes de sécurité ont été accentués par le projet pilote en raison de l'augmentation de la circulation sur les voies de contournement. Le chemin de la Côte-des-Neiges est une voie appréciée de nombreux automobilistes et camionneurs, car il compte peu de feux de circulation. Les participants sont unanimes à dire que « ça fait des années qu'on devrait avoir des voies réservées pour autobus des deux côtés » du chemin de la Côte-des-Neiges.

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite devrait être améliorée sur la montagne, et l'on doit reconnaître pour elles la nécessité de s'y rendre en voiture. Une navette pourrait relier les différents sites d'intérêt du parc. On pourrait également mettre à profit les stationnements de l'ancien Hôpital Royal-Victoria, de Polytechnique (Université de Montréal) et du bâtiment des forces armées situé à l'entrée ouest.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Dans son état actuel, la montagne n'est pas polluée. Le problème est autre : le parc compte beaucoup de mauvaises herbes à arracher; des gens arrachent des plantes « de qualité » ou font de la cueillette malgré l'interdiction. Les participants considèrent qu'il faudrait engager des gardes forestiers pour donner des amendes aux individus faisant du vélo de montagne, et fermer certaines zones du parc pour y faire de la conservation. Ils jugent également qu'il faut limiter les nouvelles constructions afin de maintenir le parc dans l'état le plus naturel possible. Une personne a dit ne pas apprécier le Café suspendu ni le Belvédère Soleil, mais confesse ne pas y être allée. Quant à l'apparence paysagère de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, que la Ville propose de transformer en chemin de parc (voir images Avant-Après), il n'est pas nécessaire de la modifier; on trouve déjà cela ailleurs dans le parc.

VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL - ATELIER 5  
 15 septembre 2018  
 Côte-des-Neiges - Centre communautaire CDN  
 9 participants - 1 table



**LÉGENDE**

-  Autoriser le transit ; disposer des bacs à fleurs pour prévenir les virages en U
-  Rouvrir la chaussée sud de Remembrance à la circulation
-  Implanter des voies réservées au transport collectif
-  Aménager un passage pour piétons et cyclistes
-  Implanter un feu clignotant; vélos/voitures en alternance
-  Tenir compte des personnes à mobilité réduite
-  Implanter une signalétique claire
-  Donner des amendes aux gens pratiquant le vélo de montagne
-  Améliorer la conservation
-  Attribuer une voie à chaque mode de transport (véhicule, vélo, piéton)
-  Stationnement à valoriser
-  Caméras de surveillance
-  Danger
-  Problème de trafic reporté ici
-  Service de navette
-  Temps alloué à la traversée piétonnière

Danger

## **ATELIER 6**

### **OUTREMONT - 16 SEPTEMBRE 2018**

#### **TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

Améliorer l'offre de transport et la circulation en périphérie pour diminuer le besoin de transiter par CH/R. Étudier la possibilité d'autoriser le transit aux véhicules électriques.

Renforcer, conserver et promouvoir le rôle de symbole historique et écologique de la montagne.

Aménager CH/R pour les piétons, les vélos et le transport collectif (incluant une navette).

#### **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE**

Les participants n'ont pas établi de consensus clair quant à la fermeture de la voie Camillien-Houde/Remembrance à la circulation de transit pour les véhicules particuliers. Une partie d'entre eux juge cette fermeture nécessaire à la réappropriation des espaces de la montagne par les cyclistes et les piétons, ainsi qu'à la pratique d'activités jugées plus en phase avec la vocation d'un parc. Un participant déclare, par exemple, qu'il n'allait pas faire de vélo sur la montagne avant le projet pilote; durant le projet pilote, il en a fait à quelques reprises, et a trouvé l'activité agréable. À l'inverse, d'autres personnes indiquent que l'élimination du transit nuit à la planification touristique, « coupe le lien entre francophones et anglophones » et double le temps de déplacement pour aller voir famille et amis habitant de l'autre côté de la montagne. Il faut prendre, par exemple, quatre autobus différents pour se rendre d'Outremont à Westmount, ce qui fait croire à une participante qu'elle devra bientôt déménager. L'obligation temporaire de circuler autour de la montagne est compliquée par les travaux sur la rue Peel et l'implantation d'une station du REM sur le boulevard Édouard-Montpetit.

Le groupe s'entend toutefois pour dire que la cohabitation des types d'utilisateurs reste difficile malgré le projet pilote, et qu'un nouvel aménagement devra tenir compte des besoins de chacun de façon claire. Un enjeu réside dans le partage de la voie CH/R entre piétons, cyclistes et automobilistes. Il est utopique de penser que les piétons n'emprunteront pas la voie, car même en l'absence d'aménagement à leur intention, nombre d'entre eux s'y retrouvent déjà. Si l'image Hier/Demain proposée par la Ville est un « chef d'œuvre visuel », ce qu'elle montre n'est pas envisageable d'un point de vue sécuritaire. La moitié de l'espace carrossable doit faire place à une piste cyclable et à un large trottoir. Quant à la pratique du vélo, les participants considèrent qu'il faut tenir compte de la « difficulté de descendre sur les freins ». On pourrait prévoir un horaire d'accès pour le cyclisme d'entraînement. La signalétique doit être améliorée pour tous les usagers. Ils proposent de refaire l'ancien tunnel, utilisé à l'époque du tramway (à l'emplacement du corridor rocheux), quitte à le prolonger sur

de longs segments ou sur la totalité de la voie CH/R. Son toit serait verdi et aménagé pour les piétons et les cyclistes.

## **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

Les participants proposent de recourir à des autobus électriques, d'augmenter la fréquence du transport collectif et d'ajouter des trajets d'autobus depuis les stations de métro Guy-Concordia et Côte-des-Neiges. Un trajet d'autobus faisant le tour de la montagne est également souhaité. Ils recommandent d'implanter un service de navette sur la voie CH/R et un système de vélopousse – ou vélo-taxi – à l'intérieur du parc. Depuis le haut de la rue Peel, un téléphérique (comme au parc Montjuïc de Barcelone) ou un funiculaire pourrait compléter la promenade Fleuve-Montagne. Pour ce groupe, le tunnel passant sous la montagne pourrait donner lieu à la construction d'une station de REM reliée au sommet, près du Lac-aux-Castors, par exemple. On doit améliorer le réseau cyclable autour de la montagne, compléter le chemin de ceinture – notamment en aménageant une passerelle à l'entrée de la voie Camillien-Houde – et améliorer la signalétique des sentiers dans la forêt du parc.

Le groupe recommande de réduire la taille du stationnement près de la maison Smith, voire de le « déplacer » en périphérie du mont Royal. Les cases de stationnement éliminées seraient compensées par l'usage des stationnements de l'Hôpital Général et de l'Université de Montréal.

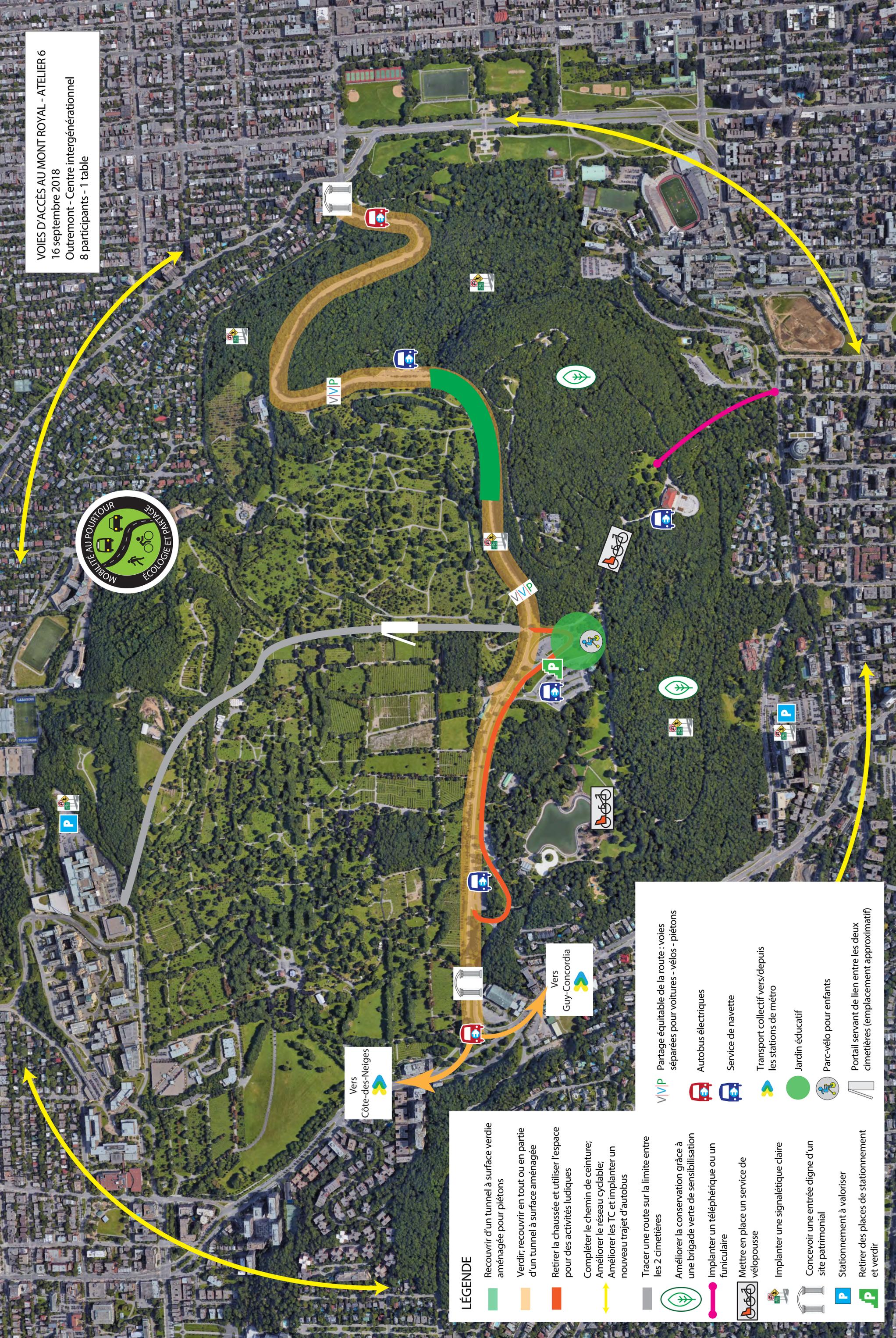
Les participants sont d'avis que le projet pilote rend difficile l'accès au cimetière Mont-Royal. Ils proposent de créer une vignette d'accès au cimetière, de construire un portail pour véhicules entre les cimetières Mont-Royal et Notre-Dame-des-Neiges, ou encore de tracer une route, reliée à la voie CH/R, longeant la limite entre les deux établissements.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Les participants indiquent que les abords de la voie CH/R sont plus calmes depuis l'instauration du projet pilote, et que les animaux circulent davantage. Ils recommandent de verdir l'axe de manière à faciliter la circulation animale et à favoriser l'écoulement des eaux sur les pentes du mont. Pour eux, la montagne doit devenir un pôle d'éducation historique et écologique. Une façon d'y parvenir serait d'employer l'espace obtenu par la réduction du stationnement de la maison Smith, à l'aménagement d'un jardin écologique où seraient offerts des cours pour enfants. On pourrait également créer un « vélo-parc », soit un espace où les enfants apprendraient à faire de la bicyclette. Pour ce groupe, les poubelles du parc doivent être remplacées par des bacs triples incluant recyclage et compost, et les utilisateurs du parc pourraient être sensibilisés à l'importance de la conservation grâce à une brigade verte. Ils proposent de retirer la chaussée sud du chemin Remembrance, déjà interdite à la circulation, et de la remplacer par un espace d'animation offrant des courses de luge en hiver et de planche à roulettes en été. De la même façon que la voie Camillien-Houde est occasionnellement fermée pour la tenue des Cycloviacs en été, elle pourrait l'être en hiver pour des événements de ski de fond. Enfin, ils

suggèrent de renforcer la surveillance sur la montagne afin d'y limiter le trafic de drogue.

VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL - ATELIER 6  
 16 septembre 2018  
 Outremont - Centre intergénérationnel  
 8 participants - 1 table



**LÉGENDE**

- Recouvrir d'un tunnel à surface verte aménagée pour piétons
- Verdoyer; recouvrir en tout ou en partie d'un tunnel à surface aménagée
- Retirer la chaussée et utiliser l'espace pour des activités ludiques
- Compléter le chemin de ceinture; Améliorer le réseau cyclable; Améliorer les TC et implanter un nouveau trajet d'autobus
- Tracer une route sur la limite entre les 2 cimetières
- Améliorer la conservation grâce à une brigade verte de sensibilisation
- Implanter un téléphérique ou un funiculaire
- Mettre en place un service de vélopousse
- Implanter une signalétique claire
- Concevoir une entrée digne d'un site patrimonial
- Stationnement à valoriser
- Retirer des places de stationnement et verdoyer

- Partage équitable de la route : voies séparées pour voitures - vélos - piétons
- Autobus électriques
- Service de navette
- Transport collectif vers/depuis les stations de métro
- Jardin éducatif
- Parc-vélo pour enfants
- Portail servant de lien entre les deux cimetières (emplacement approximatif)

Vers Côte-des-Neiges

Vers Guy-Concordia

## **ATELIER 7**

### **PLATEAU MONT-ROYAL - 22 SEPTEMBRE 2018**

#### **TROIS PRIORITÉS DES PARTICIPANTS**

On peut faire de l'axe CH/R une voie incluant tous les usagers.

Il faut plus de signalisation sur la montagne et aux alentours pour orienter les gens vers les différents attraits du mont.

Certains endroits sont problématiques pour les piétons et les cyclistes, ex. le corridor rocheux, l'entrée est du mont Royal, la voie Camillien-Houde

#### **SE DÉPLACER SUR L'AXE CAMILLIEN-HOUE/REMEMBRANCE**

Des huit personnes présentes, une seule aimerait garder l'axe Camillien-Houde/Remembrance ouvert à la circulation de transit. Toutes s'entendent cependant pour dire que le pourtour de la montagne n'offre pas beaucoup d'alternatives pour se rendre de l'autre côté, que le trafic automobile y est important, et qu'en somme, l'axe CH/R est une solution simple pour traverser quand on ne connaît pas bien le territoire. L'ensemble du groupe juge également que la voie Camillien-Houde est restée dangereuse malgré le projet pilote, le partage de la route le long de l'axe étant majoritairement favorable aux automobilistes. Ils citent le mauvais partage de la chaussée entre vélos et voitures à l'entrée de la voie Camillien-Houde, les automobilistes qui roulent trop vite en montée comme en descente sur la voie CH, et les virages en U qui n'ont pas cessé.

Pour le groupe, il faut séparer physiquement les voies pour véhicules motorisés, vélos et piétons. Ils recommandent pour ce faire des séparations végétales, des dos d'âne, et de boiser les abords de la voie pour imposer aux automobilistes de ralentir. Le segment près du belvédère CH doit être rendu plus convivial. Le corridor rocheux doit être élargi pour favoriser un meilleur partage de la voie entre les différents types d'usagers. Enfin, le panneau d'arrêt vis-à-vis du belvédère Soleil prend plusieurs automobilistes par surprise. Il faudrait l'annoncer ou améliorer l'aménagement afin d'éviter cet effet de surprise.

#### **SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL**

Selon les participants, pour les gens arrivant de l'ouest, le nombre de parcours possibles vers le Plateau-Mont-Royal est assez limité. Si l'on veut inciter les automobilistes à emprunter d'autres chemins que la voie CH/R pour atteindre le flanc opposé de la montagne, une signalisation adéquate indiquant des voies alternatives serait pertinente. Dans l'ensemble, il faut plus de signalétique pour tous les types d'usagers, sur la montagne comme au pourtour. L'utilisation des stationnements existants au pied du mont (ex. de l'ancien Hôpital Royal-Victoria) ayant été suggérée, la signalétique devrait orienter les automobilistes vers ces stationnements. Ils

recommandent davantage de cartes et de repères visuels autour de la montagne pour orienter les marcheurs vers les sentiers.

La fréquence de la ligne d'autobus 11 devrait être augmentée, et son service, étendu à l'année entière. Ils recommandent d'implanter une navette reliant les stationnements et sites de la montagne, en accordant son horaire à celui de la ligne 11. Quant à l'accessibilité pour les cyclistes, une participante fait remarquer que le trajet depuis Laurier Ouest est difficile, la piste cyclable y étant interrompue.

À l'exception d'une personne, les participants veulent réduire la taille des stationnements sur le mont Royal. Lorsque le stationnement du belvédère CH est plein, les voitures garées débordent sur la voie de circulation. Quant au stationnement du Lac-aux-Castors, ils proposent de le reconfigurer pour y faciliter la circulation des véhicules.

Ils considèrent également qu'il faudrait éclairer les sentiers du parc en soirée, par exemple, pour les gens qui souhaitent faire du jogging. Ils suggèrent aussi de bonifier la promenade Fleuve-Montagne en expliquant aux gens ce que c'est et en améliorant son rayonnement, par exemple, en créant un lien avec le parc Lafontaine.

## **VIVRE LE MONT ROYAL**

Dans les sentiers du mont situés à proximité de la voie CH/R, on entend très peu les oiseaux : « On dirait que les voitures ont priorité sur eux ». Une participante mentionne qu'il faut assurer la diversité sexuelle des arbres. Elle considère qu'actuellement, on plante trop d'arbres mâles, qui ont l'avantage de ne pas produire de samares, mais qui, en revanche, produisent du pollen.

Les stationnements du belvédère Camillien-Houde et de la maison Smith doivent être réduits et reboisés de manière à donner une signification à ces lieux pour ces participants. Concernant celui de la maison Smith, ils suggèrent d'y planter des pommiers, car apparemment il y aurait autrefois eu un verger à cet endroit.

Une participante souligne que la tonte du gazon autour des stationnements et le long du segment de la voie CH/R actuellement fermé au transit, renforce la propagation de l'herbe à poux. Elle considère qu'il faudrait donc entretenir mieux et différemment ces espaces verts.

Concernant les gens faisant du vélo de montagne sur les sentiers du parc, ou du ski de fond et de la raquette hors-piste, peut-être faudrait-il installer des clôtures, et dans le cas du vélo de montagne, légaliser cette pratique pour mieux l'encadrer? Ils proposent en ce sens d'installer une passerelle traversant la voie Camillien-Houde à l'intention des vélos de montagne.

Pour ce groupe, le chalet du belvédère Kondiaronk est insatisfaisant du point de vue des services offerts, d'autant plus que l'intérieur sent le moisi. Selon eux, il faudrait bonifier l'information qu'on y trouve à propos de la montagne, par exemple, sous

forme de capsules. Quant au panorama depuis le belvédère Kondiaronk, le groupe considère que son ampleur pourrait être améliorée grâce à l'implantation d'une passerelle aérienne. Les participants approuvent la décision d'implanter le belvédère Soleil, car « il est important de pouvoir profiter de la vue à cet endroit ». De même, le Café suspendu est une belle idée. Quant aux aires de repos aménagées aux arrêts d'autobus pendant le projet pilote, « les hamacs et les balançoires sont bien, mais les aînés voudraient peut-être des bancs classiques ».

Enfin, ils ont suggéré de mettre à profit la tour de télécommunication – le point le plus haut de la montagne – pour installer un observatoire offrant une vue à 360 degrés sur la ville.

VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL - ATELIER 7  
 22 septembre 2018  
 Plateau Mont-Royal - Studio Bizz Mont-Royal  
 8 participants - 1 table



**LÉGENDE**

- Élargir le passage pour un meilleur partage de la route
- Verdifier et boiser les abords de la route pour inciter le trafic à ralentir; Bonifier la ligne d'autobus no 11
- Bonifier la promenade Fleuve-Montagne (tracé approximatif)
- Entretien: afin d'éliminer l'herbe à poux et autres espèces indésirables
- Ériger une passerelle pour vélos de montagne
- Améliorer la conservation: - Diversité sexuelle des arbres - Choix d'essences indigènes
- Implanter une signalétique claire
- Implanter une signalétique claire pour orienter vers les stationnements
- Éclairer les sentiers le soir
- Stationnement à reconfigurer
- Stationnement à valoriser
- Retirer des places de stationnement et verdifier

- Rendre plus convivial
- Prolonger la piste cyclable
- Tracer des voies pour voitures - vélos - piétons grâce à des séparations végétales
- Planter un verger
- Service de navette
- Zone de vitesse
- Danger
- Dos d'âne
- Piste de planche à neige (tracé approximatif)
- Observatoire avec vue à 360 degrés (tour de télécommunication)





## LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.



 1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec)  
H3A 1X6

 Téléphone : 514 872-3568

Suivez l'OCPM sur...



[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)