

Cyclovia Camillien-Houde - 22 novembre 2018

Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM en lien avec le projet pilote de fin du trafic de transit sur Camillien-Houde

Mot d'introduction

Cyclovia Camillien-Houde est une initiative citoyenne lancée au printemps 2016 par Marc-Antoine Desjardins dans le cadre du programme de la Ville Centre « Cyclovia » mis en vigueur cette même année.

L'idée de ce programme est de permettre aux arrondissements de fermer des rues à la circulation pour les redonner à la population afin de faire bouger les gens dans un endroit sain, festif et sécuritaire.

La montée Camillien-Houde (ci-après CH), déjà une ligne-désir de milliers de cyclo-sportifs depuis des années et endroit de compétition cyclistes internationales depuis plus de 40 ans, est simplement un incontournable pour quiconque cherche un défi personnel en montée que cela soit à vélo, à la marche active ou en course à pied. Il était donc normal de soumettre une telle demande de cyclovia à cet endroit. Le corollaire est le 30 km du parc de la Gatineau fermé à la circulation de mai à septembre chaque dimanche depuis 1970 et ce, à la demande de groupes cyclistes. Nous retrouvons aussi plus de 400 villes dans le monde qui tiennent des cyclovia sur leur territoire à la fois pour un argument d'appropriation de lieux publics par la population active (Central Park, Cambridge/Boston, etc.) que pour des raisons d'enjeux de pollution atmosphérique (Bogota, Lima et la Ville de Mexico notamment).

Cyclovia Camillien-Houde se veut un évènement récurrent quelques dimanches matins afin de permettre aux gens de faire de l'activité physique ici en ville sans constamment devoir sortir de Montréal pour prendre une bouffée d'air pur. Oui, il y a le Nordet, les Cantons-de-l'Est mais il y a maintenant le mont Royal et ce, sans avoir à prendre sa voiture pour faire du sport en toute sécurité!

En faveur du pilote

Cyclovia Camillien-Houde est favorable à la fin du trafic de transit sur la montagne et ce, de façon permanente. On peut discuter des modalités, de la façon et de la fréquence d'implantation d'un tel projet mais nous en sommes favorables ne serait-ce que pour un simple argument environnemental. Nous saluons l'initiative de la Ville qui, finalement applique moult recommandations datant de 2007 et 2008 notamment les constats du Plan de transport de Montréal en ce qui concerne la circulation et la sécurité des usagers sur le mont Royal précisément les cyclistes.

Le côté positif

Quelle ne fut pas notre plaisir de lire au tournant de 2018 que la Ville allait mettre en place un projet pilote mettant fin au transit automobile sur la montagne. Un havre de paix et de verdure ne pouvait que commander telle mesure.

À partir du 1er juin 2018, le projet pilote était en vigueur et nous pouvions voir en jour de semaine et surtout aux heures de pointe, une baisse significative du passage des voitures. Entre deux véhicules, vous pouvez entendre le calme que nous offre cette montagne urbaine sans parler des oiseaux qui viennent chanter à nos oreilles.

De plus en plus de citoyens étaient en mesure de se réapproprier la montagne par sa seule route autant à la marche que sur deux roues.

Avec l'installation de l'infrastructure et du café au belvédère CH en plus de la création du belvédère soleil, nous pouvions voir des centaines de personnes à la semaine venir profiter de ces nouvelles figures d'attrait.

Le parc du Mont-Royal avec les espaces verts que sont les cimetières riverains crée un seul et unique poumon vert d'envergure en plein cœur de la Ville et cela doit être mis en valeur. À notre avis, le pilote est un pas dans la bonne direction et nous souhaitons son retour pour les années à venir.

Avec le pilote, les voitures de destination, les taxis et autobus gardent un accès total au sommet de par les deux côtés de la montagne et hormis les voitures de transit, tout ce beau monde peut se déplacer et desservir ainsi leur clientèle via CH et le chemin du Souvenir. Le transit est préservé pour la STM, la sécurité et les taxis. On peut même accéder aux cimetières par lesdits chemins et ce, en sus des deux entrées principales des corporations.

L'hécatombe suspecté des débordements de trafic dans les voies artérielles ne semble pas avéré ou est du moins difficile à circonscrire uniquement de par le pilote à la lumière des travaux de construction qui déjà, ne donnent pas leurs places en terme de congestion routière tellement la planification desdits travaux semble sans failles ; escouade mobilité ou non...

Le côté sombre

Hélas, Clément Ouimet est mort en 2017 à cause d'un touriste qui faisait un virage en U et non à cause d'une témérité d'une voiture de transit. À ce jour, les touristes continuent allègrement à faire de tels virages et ce, incluant les chauffeurs de taxi et même les voitures de destinations perdues dans les manœuvres d'accès aux divers sites. La délinquance à ce niveau est toujours présente.

Le nouvel afflux de gens à pied crée une nouvelle problématique de sécurité pour les cyclistes surtout à la pénombre voire même en soirée car beaucoup de piétons ne savent tout simplement pas quelles sont les règles de sécurité si règles il y a. J'ai été témoin à maintes reprises cette année de piétons marchant deux, trois voire quatre de large sur l'accotement en montée ou en descente, en sens inverse et sans lumière de surcroît. Ironiquement, le cycliste doit respecter le Code de la route et de telles manœuvres lui sont interdites mais pas pour le piéton. Ce dernier semble avoir accès à la ville comme bon lui semble en ce qui concerne la montagne.

L'expérience du temps semble cette année confirmer une difficile cohabitation avec de nombreux comportements hasardeux de la part de piétons qui accèdent ou repartent des sites nouvellement aménagés. Leur façon de se déplacer met potentiellement leur vie en jeu et celles des cyclistes qui peinent à les voir le soir sans lumière ou juste parce qu'ils sont dans leur chemin. Rappelons que le chemin Olmsted leur est déjà tout avisé aux piétons.

Le belvédère CH et sa faune habituelle amène son lot de virages en U et ce, malgré les bollards installés.

Une nouvelle mode maintenant consiste à illégalement stationner sa voiture sur les accotements pour aller prendre des photos, visiter le belvédère soleil et après, pourquoi pas un petit virage en U ? Inutile de vous dire la dangerosité de la mesure et son risque pour les cyclistes.

Pistes de solution

Pour régler tous les problèmes de virage en U, un séparateur au milieu du chemin est LA solution ultime à l'instar de la route du Franconia notch. Toutefois, cela devra inclure des options de virages pour les véhicules de sécurité. On peut aisément penser à permettre une telle zone de virage en U à l'endroit où cela est le moins dangereux possible ; le sommet où vous retrouvez actuellement le belvédère soleil.

Pour régler les problèmes de stationnements illégaux sur l'accotement ainsi que l'accès piétons douteux, nous voyons mal le retour en 2019 d'une telle installation. Elle est tout simplement pas à la bonne place et devrait se relocaliser sur le sommet de l'escarpement juste derrière. L'idée est bonne mais amène davantage de troubles que de points positifs pour le même prix.

On se questionne sur la pertinence de garder l'accès des voitures au belvédère CH. Nous croyons qu'il pourrait devenir une place uniquement desservie par le transport collectif et actif incluant les bus touristiques. Un funiculaire comme dans le temps serait incroyable...On peut encore rêver, non ?

Les piétons non initiés sur CH sont un danger à bien des égards en ce moment et nous ne croyons pas que leur présence sans balises claires ni marquage adéquat est souhaitable à court et moyen terme. Pourquoi ne pas mieux développer le réseau des sentiers à leur

avantage ? Un jour, un accident grave piétons-vélo va arriver et ce ne sera pas un jour heureux. Nous pouvons mieux identifier les zones d'activité physiques sur l'accotement, revoir le marquage de façon proactive et ainsi éviter bien des soucis à tout le monde.

Nous rêvons de matinées complètes les dimanches où aucune circulation n'aurait accès à CH en provenance de l'est. Un temps d'arrêt pour redonner l'espace aux familles actives et cyclo-sportives. Nous ne sommes aucunement fermés à l'idée de permettre le transit en hiver avec une interdiction dès le printemps.

Nous croyons qu'une modulation de l'accès en jour de semaine et les fins de semaines peut également être discutable. Afin de concerter tous les acteurs et prendre en considération la réalité des montréalais, nous trouvons sain de tenir un débat sur l'accès du transit exceptionnellement durant certaines heures de la journée ; le matin et le soir afin d'accorder une plus grande souplesse et cela pourrait graduellement s'amenuiser dans le temps si le but ultime est de mettre fin complètement à tout transit.

Un péage pourrait même être installé pour quiconque en voiture voudra transiter ou arriver à destination. Ce paiement pourrait servir exclusivement à la préservation et la mise en valeur du parc du Mont-Royal. Un péage à la place de parcomètres aux stationnements. Transit ou pas, une nouvelle source de revenus 100% dédiée serait là.

Conclusion

Nous n'avons qu'une seule montagne en Ville et le règne du tout à la voiture doit être mis à jour mais positivement. Dans plusieurs grandes villes du monde, la place de la voiture revient à l'ordre du jour. Pensons à Mexico, Paris, Londres, New York, Los Angeles, etc. Ceci est sans parler de l'avant-gardisme de villes comme Copenhague ou Amsterdam. Pour ce faire, on doit repenser nos déplacements et spécialement quand vient le temps de traverser des espaces verts urbains.

La clé du succès du pilote réside dans l'échange, la concertation, le compromis et ultimement le courage politique. Une mesure qui se veut plus durable appellera nécessairement à une bonne écoute de l'autre, à une flexibilité de part et d'autre mais aussi à une certaine forme de deuil quant à nos déplacements en auto-solo. 2019 est à nos portes et une profonde remise en question apolitique doit avoir lieu sur la place que l'on veut accorder à la voiture en ville. Il en va de la santé de notre planète, de la sécurité de tous et d'une ville à échelle plus humaine. Il n'est pas question de ramener la campagne en ville ni d'interdire la voiture partout mais bien de concilier l'individualisme avec le bien commun. Einstein disait qu'à vélo comme dans la vie, si on n'avance pas, on perd l'équilibre.

Marc-Antoine Desjardins
Fondateur de la Cyclovia Camillien-Houde

