

Optimiser l'expérience offerte sur et autour du mont Royal



Améliorer l'accessibilité globale à la montagne

+

**Réorganiser les voies de circulation
et les stationnements du parc du Mont-Royal**

+

Mettre en valeur des paysages et des patrimoines

Mémoire déposé à l'OCPM portant sur
Les voies d'accès au mont Royal

Daniel Chartier
Architecte paysagiste
4 décembre 2018

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE

Une expertise professionnelle largement dédiée au mont Royal

Des infrastructures empêchant nuisant à la convivialité de l'accessibilité à la montagne

Des correctifs majeurs depuis longtemps annoncés

Un projet pilote polarisant et ses conséquences

Enchanter l'expérience offerte par le mont Royal

S'inspirer du génial concept de Frederick Law Olmsted pour mettre le mont Royal en valeur de manière optimale

Respecter les orientations consensuelles, de mieux en mieux ciblées, résultant de 30 années de *Protection et mise en valeur du mont Royal*

Prendre en compte méthodiquement des enjeux de paysage rigoureusement évalués

1- UNE MONTAGNE BIEN PLUS VASTE QUE LE PARC DU MONT-ROYAL

METTRE EN VALEUR L'ENSEMBLE DE LA MONTAGNE ET FAVORISER SON ACCESSIBILITÉ

a- Rendre conviviaux et attrayants les accès au mont Royal

depuis les stations de métro et du REM

- Métro McGill / station centre-ville du REM
- Métro Guy-Concordia
- Métro Atwater
- Métro Côte-des-Neiges / Université de Montréal
- Métro Édouard-Montpetit/ station montagne du REM
- Métro Mont-Royal et Place-des-Arts / Avenue du Parc

b- Compléter le chemin de ceinture du Mont-Royal

- Échangeur Remembrance et abord
- Passerelle au dessus de Camillien-Houde

c- Consolider et connecter le réseau piétonnier de la montagne

2- ALLÉGER LA PRESSION SUR LES STATIONNEMENTS DU PARC

EN MAILLANT LES STATIONNEMENTS INSTITUTIONNELS ADJACENTS

a- Connecter le parc du Mont-Royal

- Hôtel-Dieu, Royal Victoria + Hôpital Allan Memorial
- Hôpital Général de Montréal

b- Connecter le parc du Sommet d'Outremont

- Université de Montréal et Polytechnique

3- OPTIMISER L'EXPÉRIENCE DE TRAVERSER LA MONTAGNE OU D'ACCÉDER AU PARC DU MONT-ROYAL

a- Des constats

- Un héritage ambigu, à la fois toxique et fascinant
- Des enjeux de sécurité
- La multitude de situations réduisant le plaisir de venir sur la montagne

b- Programme fonctionnel pour Remembrance/ Camillien-Houde / stationnement

- Offrir toutes les destinations aux automobilistes, qu'ils arrivent de l'Est ou de l'Ouest
- Dissuader le trafic de transit en contrôlant le nombre et la vitesse des véhicules circulant dans le parc du Mont-Royal, via une série de mesures complémentaires
- Favoriser et protéger systématiquement les usagers les plus vulnérables
- Aménager voies, stationnements et abords pour offrir services et paysages les plus appropriés
- Ne pas spécialiser Camillien-Houde comme centre d'entraînement pour le vélo de route

c- Écologie et paysage pour Remembrance/Camillien-Houde/stationnements

- Magnifier et enchanter la montagne
- Réaménager le territoire en optimisant les liens entre paysage et écologie
- Gérer les eaux de surface selon des principes de durabilité, d'écologie et de paysage
- Éclairer les voies et stationnements avec de stricts principes paysagers et durables
- Adapter les pratiques aux changements de saisons

d- Secteurs d'intervention

- Annoncer le changement de paradigme dès Remembrance / Côte-des-Neiges
- Transformer la voie nord du chemin Remembrance en chemin de ceinture
- Rendre fonctionnels et agréables les stationnements du lac aux Castors
- Réduire considérablement la superficie / réorganiser les stationnements de la maison Smith et leurs accès pour mettre pleinement en valeur ce pôle d'accès stratégique
- Transformer en voie véhiculaire simple, alternative, le col situé entre les belvédères
- Repenser les interfaces du belvédère Camillien-Houde avec les réseaux véhiculaire et piétonnier
- Créer une sinuosité marquée au pied du belvédère Camillien-Houde
- Ralentir les vitesses dans le faux plat et faciliter la traversée piétonne à l'endroit le plus sécuritaire
- Annoncer le changement de paradigme sur Camillien-Houde dès les avenues du Mont-Royal/ Côte-Sainte-Catherine/ du Parc

CONCLUSION: POURSUIVRE AVEC DÉTERMINATION, DILIGENCE ET CONCERTATION LA NÉCESSAIRE OPTIMISATION DE L'ACCESSIBILITÉ SUR ET AUTOUR DE LA MONTAGNE

Préparer une vision globale du corridor Remembrance Camillien-Houde

- Analyser soigneusement les caractéristiques du territoire visé
- Développer des scénarios incorporant les bonnes idées
- Les évaluer à la lumière de critères et de pondérations préétablies

Mettre en valeur collégialement l'ensemble de la montagne

Viser et atteindre l'excellence par une séquence ciblée d'actions concertées

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

MISE EN CONTEXTE



- Une expertise professionnelle largement dédiée au mont Royal
- Des infrastructures réduisant la convivialité de l'accessibilité à la montagne
- Des correctifs majeurs depuis longtemps annoncés
- Un projet pilote polarisant et ses conséquences
- Enchanter l'expérience offerte par le mont Royal
- S'inspirer du génial concept de Frederick Law Olmsted pour mettre le mont Royal en valeur de manière optimale
- Respecter les orientations consensuelles, de mieux en mieux ciblées, résultant de 30 années de *Protection et mise en valeur du mont Royal*
- Prendre systématiquement et méthodiquement en compte les enjeux de paysage

Une expertise professionnelle largement dédiée au mont Royal

Je suis architecte paysagiste et ai oeuvré pendant plus de 37 ans au Service des parcs de la Ville de Montréal. J'y ai fait de la planification, discuté avec les citoyens de la pertinence et de la nature de travaux projetés, participé à la négociation d'ententes, préparé les termes de référence pour des services professionnels, conçu les plans et devis d'aménagements divers, supervisé les chantiers dans plusieurs parcs et lieux publics. Finalement, j'ai fait connaître ces projets ou réalisations sur plusieurs tribunes.

Entre octobre 1991 et ma retraite de la Ville, en décembre 2014, j'ai consacré presque toutes mes énergies professionnelles ainsi qu'une bonne partie de mes loisirs à la compréhension, la protection et la mise en valeur du mont Royal. Pendant ces 23 ans, j'ai développé une connaissance fine de la montagne et de son histoire. J'ai scruté la nature et la valeur de l'héritage légué par Frederick Law Olmsted sur le mont Royal.

En tant que membre du Board of Trustees de la *National Association for Olmsted Parks*, j'ai visité de nombreuses villes nord-américaines en compagnie des plus grands experts. Ceci m'a permis non seulement de constater l'héritage immense d'Olmsted et de ses disciples, mais aussi d'apprécier les efforts colossaux menés pour réinvestir ce legs qui a tant bénéficié à ces communautés et qui contribue encore significativement à leur épanouissement. J'ai aidé significativement à faire reconnaître l'importance de l'héritage d'Olmsted à Montréal ainsi que la réhabilitation menée sur la montagne.

Le présent document tire largement parti de documents préparés pour la Ville de Montréal et rendus publics lors de divers forums publics organisés par Les amis de la montagne ou lors de réunions de la Table de concertation du Mont-Royal.

Depuis 2015, je suis architecte paysagiste indépendant, praticien en protection et mise en valeur des patrimoines naturels et culturels. J'ai préparé plusieurs documents à titre personnel ou comme consultant, dont *Magnifier et enchanter le mont Royal* qui synthétise mes savoirs et savoir-faire développés sur la montagne.

Le présent document n'engage que ma responsabilité personnelle, même si je suis gouverneur des Amis de la montagne et membre de son comité Aménagement et concertation.

Daniel Chartier,
architecte paysagiste, FAAPC
prix du Mont-Royal 2012
prix Frederick Todd, 2010
honneur annuel, engagement citoyen, Action patrimoine, 2005

Des infrastructures réduisant la convivialité de l'accessibilité à la montagne

Dans les années 50, l'automobile était un symbole très fort de la modernité. La ville préexistante devait être broyée pour se soumettre à ce nouveau dictat. Un réseau de voies rapides avait alors été planifié qui aurait sectionné le parc du Mont-Royal en morceaux. Des citoyens et organismes se sont alors levés et ont limité l'ampleur des interventions, sans toutefois réussir à induire une cohérence des gestes posés.

Les chemins qui traversent le parc du mont Royal présentent des problèmes fonctionnels majeurs pour leurs usagers et pour les autres utilisateurs de la montagne. Les surfaces asphaltées y sont excessivement larges et abondantes. Ces voies sont perçues par de nombreux automobilistes comme une invitation à sauver du temps en traversant la montagne, ce qui induit des niveaux excessifs de circulation et plusieurs comportements nuisibles envers les autres usagers du mont Royal.

À l'opposé, lors de certaines belles fins de semaine et surtout lors de belles journées fériées, la circulation sur Remembrance et Camillien-Houde est complètement congestionnée. Les filées de véhicules voulant se garer dans les stationnements de la montagne s'étirent parfois jusque sur l'avenue du Mont-Royal ou le chemin de la Côte-des-Neiges. Cette coagulation allonge indument les temps de parcours des autobus et empêche une desserte efficace alors que la demande est maximale.

Les stationnements desservant ce parc iconique occupent une place démesurée, tout en étant peu conviviaux pour leurs utilisateurs. Certains sont largement inoccupés plus de trois cent trente jours par an. La géométrie des stationnements près du lac aux Castors induit congestions et incivilités à répétition. La géométrie des stationnements qui enserrant la maison Smith dans un étau asphalté et bétonné empêche une mise en valeur optimale du principal pôle d'accueil au cœur de la montagne.

Les voies de circulation qui ceinturent la montagne ont été source de trois accidents mortels au cours des dernières années. Ils sont aussi le lieu d'une multitude d'accrochages petits et grands. L'accessibilité piétonnière est particulièrement difficile à de nombreux endroits en raison des géométries routières, le pire étant l'échangeur Remembrance / Côte-des-Neiges, à la fois répulsif et dangereux.

Bref, l'expérience offerte aux gens qui viennent se ressourcer dans le parc du Mont-Royal, sur la montagne ou qui y transitent est bien en deçà des attentes. La vision de jadis, au service de l'automobile, ne correspond plus aux aspirations d'aujourd'hui.

Des correctifs majeurs depuis longtemps annoncés

Ces problèmes doivent impérativement être corrigés. Les interventions requises doivent être structurelles et non simplement ponctuelles, superficielles. La planification

ne doit pas se limiter aux impératifs de circulation dans le parc du Mont-Royal. Elle doit s'inscrire dans une stratégie plus large d'accessibilité à l'ensemble de la montagne et de mise en valeur de ce lieu identitaire de Montréal.

Cette situation n'est pas nouvelle. Elle perdure depuis des décennies. En 1990, la Ville de Montréal avait élaboré le *Plan de préliminaire de mise en valeur du Mont-Royal* qui proposait une série de mesures... que le présent mémoire réactualise et réinterprète.

Un projet pilote polarisant et ses conséquences

Après des décennies de procrastination, l'actuelle administration municipale a enfin pris le taureau par les cornes et forcé une réflexion intensive sur les mesures à prendre.

Pour ce faire, elle a lancé un projet pilote empêchant le transit des véhicules privés à travers la montagne à l'été 2018. Avant la mise en place de ce hiatus, les médias ont publié un de mes textes, intitulé «*Le diable est dans les détails*»¹, demandant une planification méticuleuse de cette opération. L'opération devait être exemplaire pour éviter que le processus ne dérape et que les transformations essentielles, d'envergure, ne soient reléguées aux oubliettes.

Ce projet pilote a reçu un appui passionné de nombreux citoyens et organismes désireux que l'expérience offerte par la montagne soit moins axée sur l'automobile. Les opposants à la fermeture du transit furent encore plus nombreux et vocaux.

Bloquer le lien véhiculaire entre la maison Smith et le pavillon du lac aux Castors a réduit significativement l'agrément d'accéder au parc du Mont-Royal ou aux cimetières adjacents. L'accessibilité au lac au Castors ou au cimetière Notre-Dame-des-Neiges était devenu difficile pour les résidents de l'Est. D'autre part, cet obstacle compliquait aussi l'accès à la maison Smith, au chalet de la montagne, au belvédère Camillien-Houde et au Cimetière Mont-Royal, pour les gens de l'Ouest.

Bref, la fermeture du transit pour les véhicules privés, à l'année, n'est pas une solution optimale. Ceci dit, l'élimination du transit s'imposera probablement à certaines périodes de l'année, en période de débordement, par exemple, incluant les jours fériés et certaines fins de semaines.

Le rejet de cette solution imparfaite ne doit surtout pas être le prétexte pour maintenir un statu quo à peine bonifié. De nombreuses et profondes transformations sont requises à la géométrie des voies et stationnements dans le parc même. Des interventions concertées seront aussi requises tout autour de la montagne.

Le présent mémoire tentera d'expliquer pourquoi et comment mener cette transformation fondamentale et essentielle pour mieux faire apprécier la montagne.

¹ <https://www.ledevoir.com/opinion/lettres/520700/mont-royal-le-diable-est-dans-les-details>

Enchanter l'expérience offerte par le mont Royal

Le projet pilote a suscité un exceptionnel remue-méninges de la part des Montréalais et visiteurs. Plusieurs idées proposées vont clairement à l'encontre des orientations fondamentales adoptées depuis trente ans sur la montagne et devront être rejetées.

À l'opposé, plusieurs propositions ingénieuses devront être étudiées attentivement par la Ville de Montréal et par les autres entités responsables de la montagne. Les interventions devront inclure une réduction majeure des surfaces asphaltées, améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements piétonniers ou cyclistes, gérer les eaux de façon durable et même écologique, profiter des stationnements adjacents... Ceci dit, l'aménagement final ne peut être une simple juxtaposition d'idées intéressantes, mais disparates.

La nécessaire réorganisation des voies véhiculaires, des stationnements et des territoires adjacents devra systématiquement être planifiée de façon à optimiser l'expérience offerte aux usagers du parc du Mont-Royal et de l'ensemble de la montagne.

Cette mise en valeur de la montagne doit s'ancrer sur les orientations soigneusement élaborées et systématiquement consolidées depuis plus de trente ans par la société civile, la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec. Ces orientations demandent de conserver et de mettre en valeur les valeurs patrimoniales, culturelles et naturelles. Heureusement, les connaissances et praxis relatives à la montagne ont été raffinées au fil des nombreuses consultations, des exercices savants et des interventions menées sur l'ensemble de la montagne ou sur certaines parties spécifiques. Ce corpus interne à la montagne, mais aussi des exemples venus d'ailleurs devraient inspirer la démarche à venir et les gestes concrets à poser.

À l'avenir, devra prévaloir une vision intégrée des déplacements centrée sur l'expérience paysagère offerte par la montagne. À cet égard, ces aménagements permettant de découvrir et d'explorer la montagne doivent être reliés par un fil conducteur découlant de la géniale vision du parc du Mont-Royal élaborée par Frederick Law Olmsted.

S'inspirer du génial concept de Frederick Law Olmsted pour mettre le mont Royal en valeur de manière optimale



Aider les visiteurs à se ressourcer grâce au charme des paysages naturels

Ne pas simplement permettre aux citoyens de respirer de l'air pur et de faire de l'exercice. La poésie des lieux doit toucher leur âme et maximiser leur ressourcement : *You need to have a new mountain ideals in view; ideals with more not less, of poetic charm; and your roads and other artificial constructions must be made with studied regard to that which you thus have before you, not to what you are necessarily putting behind.* p.27

Faire découvrir la montagne via une séquence de paysages complémentaires

Offrir aux promeneurs une montagne mise en valeur artistiquement grâce à l'accentuation de caractéristiques paysagères des différentes unités rencontrées au fil d'une visite. Cette stratégie visait aussi à célébrer et à magnifier les attributs de la «Montagne» pour faire paraître cette dernière plus imposante, plus solennelle.

Peaufiner une œuvre d'art globale

Chaque réaménagement doit permettre aux citoyens de se ressourcer pleinement grâce à la mise en scène d'une œuvre d'art globale... la montagne.

In short, it is not to be denied that you cheated yourselves when you bought the mountain for a park unless you were prepared to have it managed on principles applicable to works of art.

Une montagne pour tous

Favoriser la mixité des classes sociales et des intérêts. Éviter toute appropriation du domaine public réduisant l'accessibilité et la convivialité des lieux pour les moins nantis ou ceux dont la forme physique est plus précaire.

Séparer les fonctions, les circulations et les styles

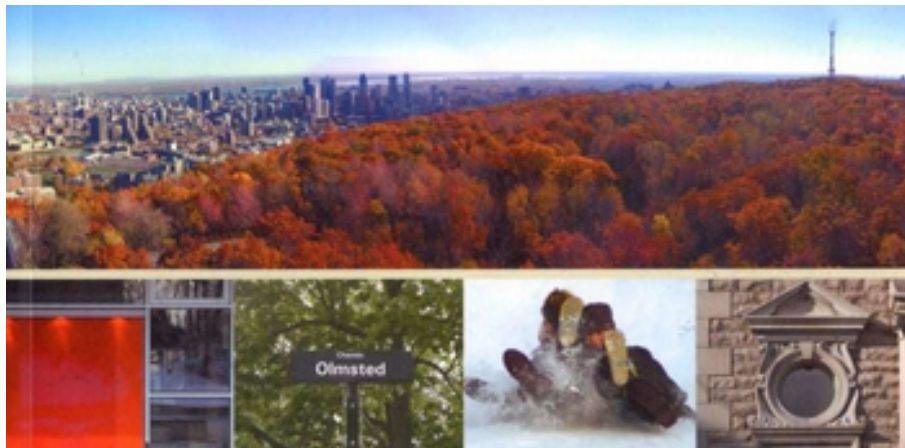
Attribuer des caractéristiques particulières à chaque fonction, cohérentes avec le tout

Respecter les orientations consensuelles, de mieux en mieux ciblées, résultant de 30 années de *Protection et mise en valeur du mont Royal*

Depuis 1987 ans, la Ville de Montréal, le Gouvernement du Québec et la société civile ont exprimé à répétition leur engagement à protéger et à mettre en valeur le mont Royal. Dans *Magnifier et enchanter le mont Royal*, mémoire soumis au *Conseil du patrimoine culturel du Québec* lors de la consultation sur le *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*, j'ai synthétisé les orientations clefs issues d'une multitude de consultations et exercices savants dans le tableau suivant :

Synthèse des orientations générales édictées depuis 1990²

- *Appliquer la valeur "emblématique" en fonction de l'intérêt public, c'est-à-dire, de ce qui est le plus utile au plus grand nombre pendant le plus longtemps*
- *Favoriser la participation et l'appropriation collective*
- *Connaître et faire connaître le mont Royal par les sciences et la culture*
- *Protéger le mont Royal des actes ou de la négligence qui pourraient appauvrir les éléments*
 - naturels*
 - aménagés*
 - construits*
- *Préserver les valeurs patrimoniales du site patrimonial*
- *Respecter le génie du lieu*
- *Privilégier le traitement minimal*
- *Intervenir avec une vision à long terme*
- *Assurer la continuité à travers les changements*
- *Corriger les tendances négatives de son évolution*
- *Rencontrer les plus hauts standards de qualité*
- *Contribuer à la valeur de l'ensemble, à la valorisation du paysage*
- *Rendre la montagne accessible et accueillante*



² http://www.cpcq.gouv.qc.ca/fileadmin/user_upload/docs/mont-royal/Memoires/Magnifier_et_enchanter_le_MR_2016_11_20_N_B_final.pdf

Prendre systématiquement et méthodiquement en compte les enjeux de paysage

4.6 ENTRE-MONTS

LA RELATION DE L'UNITÉ AVEC LA MONTAGNE

L'entre-monts, seule unité intérieure, se trouve au cœur de la montagne. Cette unité topographique unique forme une vallée, ovale et concave, ceinturée par des versants aux pentes variables et par les sommets des trois collines de la montagne. Cette cuvette touche aux autres unités par sa ligne de crête et ses seuils, et s'épanche par trois couloirs.

L'entre-monts se distingue par son caractère intime, à l'écart de la ville. Territoire essentiellement vert, à vocation publique et semi-publique, il regroupe les deux grands cimetières, Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal, et les parties intérieures à la montagne des parcs du Mont-Royal et Summit.

Dans l'histoire

- Héritage exceptionnel des 19^e et 20^e siècles, les cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal et le parc du Mont-Royal témoignent des grands mouvements européens et américains d'aménagement des cimetières ruraux et des grands parcs urbains du 19^e siècle
- Le « royaume vert » de la montagne constitue des grandes propriétés des deux cimetières et du parc qui créent une continuité et l'impression d'un grand ensemble
- La maison Smith, construite en 1858, unique résidence ancienne au cœur de l'entre-monts et témoin d'une vaste propriété rurale

LES GRANDES COMPOSANTES QUI STRUCTURENT LE PAYSAGE

Les hauteurs des collines de Mont-Royal, d'Outremont et de Westmount

Les hauteurs des trois collines encadrent le fond de la cuvette de l'entre-monts. La ligne de crête reliant les trois sommets se creuse aux couloirs et ondule selon le profil arrondi des trois collines d'où émergent l'Oratoire Saint-Joseph (colline de Westmount), la tour de l'Université de Montréal (colline d'Outremont) et la croix (colline de Mont-Royal). Ces trois éléments, points de repère et monuments architecturaux identitaires, marquent physiquement et symboliquement le caractère de l'unité.



Entre-monts - photo d'époque

Les hauteurs se composent de versants aux pentes variables, incluant des escarpements, des affleurements rocheux, des plateaux inclinés et des terrasses. Des massifs d'arbres feuillus couvrent les hauteurs des trois collines et la couverture végétale s'étend vers le fond de la cuvette dans une texture de moins en moins dense, plus aménagée et ordonnée.

Des secteurs de sépultures des deux grands cimetières se partagent les hauteurs de la colline d'Outremont. Quant aux hauteurs de la colline de Mont-Royal, elles sont occupées par une mince bande du parc du Mont-Royal avec une partie du chemin Olinde et de la voie Camille-Houde, bordées par des terrasses de sépultures du cimetière Mont-Royal. Les tracés sinueux du chemin Belvidère et de l'avenue Ridgewood et son quartier résidentiel montent sur le versant nord de la colline de Westmount alors que le parc Summit, sanctuaire d'oiseaux et réserve naturelle, en coiffe le sommet.

Des vues vers l'intérieur de la cuvette s'offrent depuis Summit Circle, les cimetières et le parc du Mont-Royal, permettant de saisir la géomorphologie de la montagne et de comprendre les caractéristiques spatiales de l'entre-monts.

Le fond texturé et verdoyant de la cuvette

Des plaines, des plateaux et des vallées diversifient le doux relief de la cuvette. La végétation s'ordonne en différents bois et en pelouses plantées, ou définit de grands espaces ouverts, libres ou émaillés de monuments et d'œuvres d'art funéraire et de sculptures. Du fond de la cuvette, trois seuils permettent d'accéder aux autres unités topographiques : les deux seuils du chemin de la Côte-des-Neiges et le seul du chemin de la Forêt.

Ce territoire dominé par le vert comprend la majeure partie des deux grands cimetières et une partie du parc du Mont-Royal. Peu de bâtiments y sont implantés ; une concentration

ATLAS DU PAYSAGE DU MONT ROYAL

ENJEUX

La visibilité et la lisibilité de la montagne à l'échelle de la région et de la ville

La qualité du paysage de la montagne

Le dialogue entre la nature et le construit

La qualité de l'expérience paysagère des parcours

3 RECOMMANDATIONS PRINCIPALES

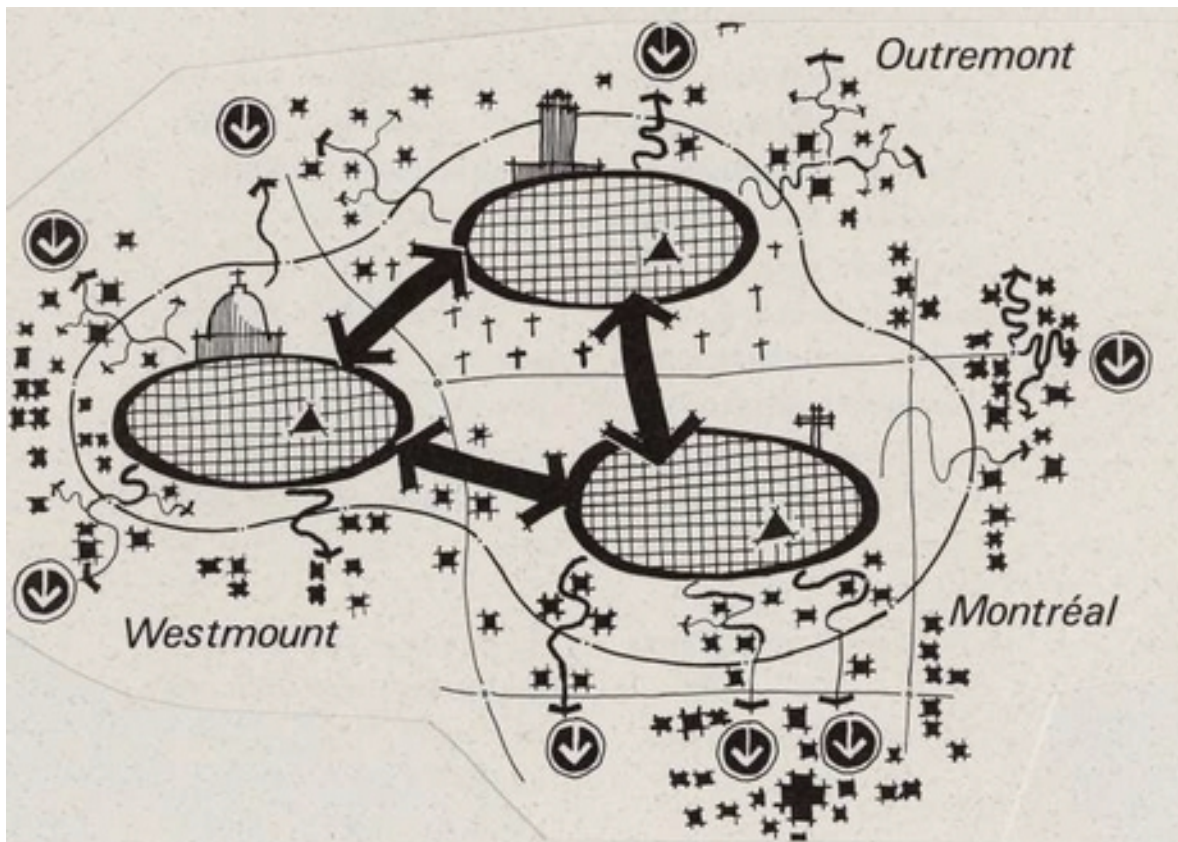
Il faut optimiser l'expérience de la montagne pour les Montréalais et les visiteurs. L'expérience vécue par les citoyens qui transitent à travers les voies internes au parc du Mont-Royal doit être subordonnée à celle des citoyens qui utilisent la montagne pour mieux se ressourcer. En conséquence, le but recherché ne doit plus être de sauver du temps, mais de profiter pleinement de la montagne et de ses paysages.



Les trois stratégies suivantes doivent guider les actions de la Ville de Montréal et de ses partenaires dans le processus d'optimisation de l'accessibilité à la montagne

- **1** UNE MONTAGNE BIEN PLUS VASTE QUE LE PARC DU MONT-ROYAL
METTRE EN VALEUR L'ENSEMBLE DE LA MONTAGNE
ET EN FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ
- **2** ALLÉGER LA PRESSION SUR LES STATIONNEMENTS DU PARC
EN MAILLANT LES STATIONNEMENTS INSTITUTIONNELS ADJACENTS
VIA DES NAVETTES ET DES SENTIERS
- **3** OPTIMISER L'EXPÉRIENCE DE TRAVERSER LA MONTAGNE
OU D'ACCÉDER AU PARC DU MONT-ROYAL
VIA LES VOIES DE CIRCULATION ET LES STATIONNEMENTS

1- UNE MONTAGNE BIEN PLUS VASTE QUE LE PARC DU MONT-ROYAL METTRE EN VALEUR L'ENSEMBLE DE LA MONTAGNE ET EN FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ



Ce schéma, diffusé en 1990, illustre la nécessaire connectivité entre les trois sommets du mont Royal ainsi qu'avec les stations de métro. Cette mise en réseau offrirait une expérience optimale de la montagne à un nombre élevé de montréalais et de touristes.

a- **Rendre conviviaux et attrayants les accès au mont Royal depuis les stations de métro et du REM**

- Métro McGill / station centre-ville du REM
- Métro Guy-Concordia
- Métro Atwater
- Métro Côte-des-Neiges / Université de Montréal
- Métro Édouard-Montpetit/ station montagne du REM
- Métro Mont-Royal et Place-des-Arts / Avenue du Parc

b- **Compléter le chemin de ceinture du Mont-Royal**

- échangeur Remembrance / Côte-des-Neiges
- passerelle au dessus de Camillien-Houde

c- **Interconnecter les chemins piétonniers de la montagne**

1 a- Rendre conviviaux et attrayants les accès au mont Royal depuis les stations de métro et du REM

- **Métro McGill / station centre-ville du REM**

Réaménager McGill Collège en renforçant sa valeur iconique et en faisant du futur pôle régional de transport collectif, adjacent, l'amorce d'une montée piétonnière irrésistible vers le mont Royal. Voir mémoire de l'AAPQ³

- mettre optimalement en scène les vues vers le mont Royal
- renforcer la vocation touristique de cet espace
- y mailler l'importance historique et naturelle du mont Royal



Consolider la Promenade Fleuve-Montagne

- bonifier la coulée verte s'étendant depuis les hauteurs du mont Royal en descendant, via le parc Rutherford et une station de pompage rendue plus accueillante, via le campus amélioré de l'Université McGill, via McGill College

³ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P99/6.9_aapq.pdf

- **Métro Guy-Concordia**

Construire un escalier menant au parc du Mont-Royal dans l'emprise où se trouvait un escalier dont la reconstruction était prioritaire en 1992, (axe de la rue Redpath)

- reconfigurer l'intersection en s'inspirant de la géométrie proposée par Christian Thiffault, architecte, dans l'*Étude sur les voies publiques du mont Royal - mai 2007*⁴
- créer un nouvel escalier plus invitant, inspiré de la proposition faite par Claude Cormier, architectes paysagistes dans le document intitulé *Parc du Mont-Royal, étude préliminaire, Interfaces entre le parc du Mont-Royal et le centre-Ville, mars 2006*⁵
- mailler la requalification prochaine de l'ex hôpital Schriener's avec le réaménagement du secteur du parc du Mont-Royal contigu
- bonifier la partie du parc Percy-Walters bordant la rue Redpath



4 http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUREAU_MTROYAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/D-INTERSECTION%20AV%20CEDAR.PDF

5 <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P24/3f1.pdf> page 22

- **Métro Atwater**

Créer un corridor actif menant à la nouvelle entrée majeure du parc du Mont-Royal située à l'intersection Cedar/Côte-des-Neiges, un accès piétonnier qui a élégamment réinvesti une ancienne bretelle d'accélération véhiculaire

- créer un corridor vert traversant la partie est des terrains de M sur la montagne
- utiliser la dizaine de mètres de dénivellation pour créer un développement urbain intégré au sud de l'intersection Cedar/Côte-des-Neiges, au-dessus duquel serait créé un belvédère public mettant en valeur les vues sur le fleuve et les montagnes au sud de Montréal.



- **Métro Université de Montréal**

Depuis la station de métro Université de Montréal, créer un corridor actif convivial menant au parc du Sommet d'Outremont

- amorcer la création d'un campus véritablement durable
- s'inspirer de la vision initiale de l'Université de la montagne conçue par Ernest Cormier, plutôt que celle axée sur l'automobile, élaborée par la firme Lahaie et Ouellet en 1960
- remettre en question le rôle et la géométrie du chemin de la Rampe qui sépare le campus en deux parties et empêche une véritable mise en valeur de ce précieux territoire
- arrimer avec le plan directeur en cours d'élaboration pour l'Université de Montréal. Ce plan doit décrire honnêtement les conséquences néfastes de certaines interventions du passé et expliquer clairement les changements de cap nécessaires
- aménager un réseau cohérent de circulations intérieures et extérieures dans lequel les piétons auraient systématiquement priorité sur les circulations véhiculaires
- profiter de la créativité des étudiants, professeurs, employés de l'Université pour imaginer des aménagements innovants reliant le métro Édouard-Montpetit, le bois du même nom avec le parc du Sommet d'Outremont



- **Métro Édouard-Montpetit/ station montagne du REM**

Repenser les interfaces menant du métro/REM aux équipements sportifs de l'UdeM

- corriger les blessures architecturales que l'insertion de l'édicule du métro a infligé à la façade du stade d'hiver, un bâtiment récipiendaire de prix d'architecture
- réaménager les corridors aériens et souterrains entre le métro, le stade d'hiver et le CEPSUM
- repenser la façade du CEPSUM et sa relation avec la rue Édouard-Montpetit
- revoir les interfaces latérales et arrières du CEPSUM
- profiter de la proximité du parc du Sommet d'Outremont avec le CEPSUM pour offrir des services de qualité aux usagers du parc
- créer un toit vert, équipements de sports ou de loisirs en plein air, café-terrasse et un lien vers ce parc

Mettre en valeur la montagne dans l'axe Vincent d'Indy

- réaménager les espaces non sportifs du réservoir Bellingham avec une véritable vision verte
- aménager une promenade piétonne à même les espaces surplombant le réservoir Bellingham aux abords de l'école de musique et de la salle Claude-Champagne
- optimiser les interfaces entre le parc du sommet d'Outremont et les abords de la faculté de musique, dans l'axe de la rue Vincent d'Indy



- **Entrée est du parc du Sommet d'Outremont**

Aux abords des rues Mont-Royal et Courcelles, exprimer clairement la nature de ce parc aux vues panoramiques exceptionnelles afin de mieux y inviter les citoyens

- Intégrer les terrains à l'arrière du 1420 Mont-Royal, ancien collège des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie
- Créer un corridor actif (chemin de ceinture du Mont-Royal) entre les résidences et la zone technique du cimetière Mont-Royal pour connecter le parc du Sommet d'Outremont avec le chemin de la Forêt



- **Avenue du Parc**

Diminuer la dangerosité de cette avenue résultant de ses surlargeurs entre le parc du Mont-Royal et le parc Jeanne-Mance. Pourquoi cinq voies au nord de l'avenue du Mont-Royal et quatre voies au sud de la rue Léo-Pariseau deviennent neuf voies de circulation au sud de la rue Duluth? Cette surlargeur, combinée à la pente, favorise les vitesses excessives et rend peu conviviale la traversée de cette masse asphaltée. La combinaison des voies de circulation sur du Parc et Saint-Urbain fait en sorte qu'aller au centre-ville est bien plus rapide le matin qu'en revenir le soir via les avenues du Parc et Saint-Laurent. Pourquoi inciter les gens à utiliser leur automobile le matin?

Enfin, ce secteur qui constitue l'entrée cérémonielle au mont Royal mérite le plus grand respect. Il faudrait :

- Enlever une voie véhiculaire de chaque côté du mail central, relocaliser les bordures de granit et verdir ce large terre-plein
- créer des traverses piétonnières et cyclables bien plus sécuritaires et plus conviviales
- reconfigurer l'entrée au parc du Mont-Royal vis-à-vis l'entrée du stade Percival Molson en profitant de l'espace récupéré par la reconfiguration des voies



1 b - Compléter le chemin de ceinture du Mont-Royal



Permettre aux citoyens entrant d'un côté du mont Royal de découvrir agréablement les attraits des autres versants

La création du chemin de ceinture du Mont-Royal a été évoquée dès 1990. Cette idée avait été reçue avec réticence par les institutions de la montagne et leurs représentants. Au cours des deux décennies suivantes, des négociations intenses ont été menées avec ces institutions dans le cadre de l'élaboration de leurs plans directeurs de développement.

En 2008, dans le cadre du Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal, puis en 2009, lors d'une consultation portant spécifiquement sur cette infrastructure active majeure, l'engagement des citoyens et de la Ville de Montréal a été réitéré, consolidé.

Depuis 2010, des ententes avec le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges et l'Université de Montréal ont permis d'implanter des kilomètres de cheminements actifs sur ces propriétés institutionnelles : le long du chemin de la Côte-des-Neiges, à la frontière entre l'université et le cimetière, dans le parc du Sommet d'Outremont, aux abords du 1420 Mont-Royal.

Dans le parc du Mont-Royal, des tronçons ont été construits à même le territoire récupéré par la démolition de l'échangeur du Parc et des Pins, à l'arrière du pavillon du lac aux Castors et dans le bois longeant le boulevard Mont-Royal.

Cependant, ce réseau demeure dysfonctionnel parce que des tronçons stratégiques brillent toujours par leur absence pour relier le chemin Olmsted et les sections existantes du chemin de ceinture du Mont-Royal. Il faut créer les tronçons manquants pour donner toute sa force à ce système remarquable.

- Extrémité ouest de Remembrance / Camillien-Houde, abords de Côte-des-Neiges
 - Utiliser la voie sud du chemin Remembrance comme prolongement. L'actuel trottoir, remplacé par une excavation au pied de la paroi rocheuse, rendrait la paroi plus impressionnante et permettrait de créer une série de cascades milieux humides évoquant l'ancien ruisseau originant du secteur du lac aux Castors;
 - Créer un raccordement entre cette voie réinventée et la portion du chemin de ceinture qui longe la façade du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, via un carrefour Remembrance/Côte-des-Neiges reconfiguré de manière à non seulement préserver les valeurs paysagères et écologiques du corridor écologique entre le parc du Mont-Royal et le parc Summit, mais surtout d'accentuer ces valeurs;
- Extrémité est de Remembrance / Camillien-Houde, à mi-chemin entre la courbe inférieure et le boulevard du Mont-Royal
 - Créer la passerelle attendue depuis 1990 au dessus de la voie Camillien-Houde pour le chemin de ceinture du Mont-Royal dans le cadre de la création d'un accès cérémonial pour ce coin du parc du Mont-Royal.
 - Cette passerelle réinterpréterait le lien (viaduc) qui enjambait le tramway aux abords de l'avenue Mont-Royal avant la construction de la voie Camillien-Houde.⁶

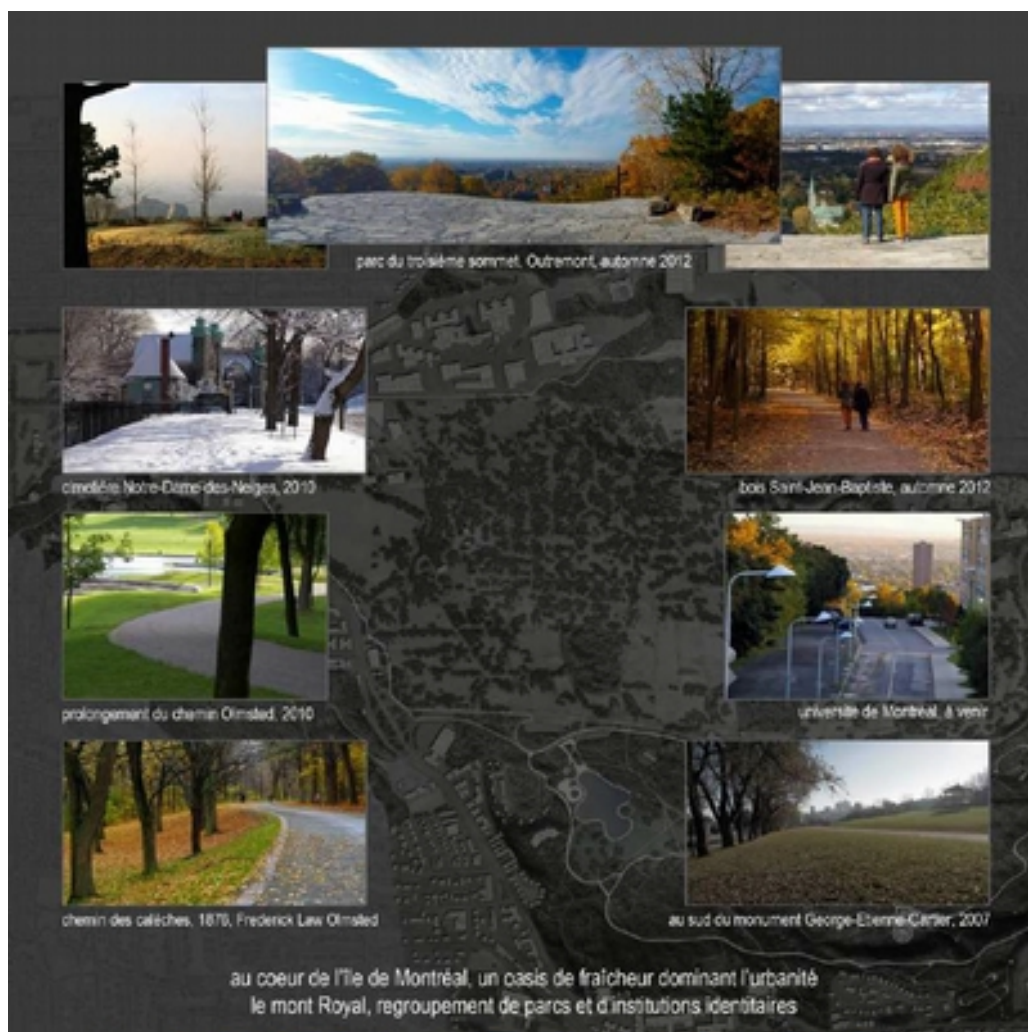
6 http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P96/3.10_vdemtl_sept2018_evolution-territoire-chr_dcaron.pdf

1c- Consolider et connecter le réseau piétonnier de la montagne

L'un des enjeux est d'inciter les citoyens entrant d'un côté du mont Royal à découvrir les attraits des autres versants. La voie principale sera le chemin de ceinture du Mont-Royal. Mais, il existe une multitude d'autres sentiers et chemins permettant de circuler sur les différentes parties de la montagne, parcs, cimetières, universités, hôpitaux...

Depuis 1990, à l'intérieur du parc du Mont-Royal, la Ville de Montréal a simplifié le réseau piétonnier spontané et a consolidé bon nombre de ses sentiers structurants. Cependant, ce travail d'organisation s'est limité à certains secteurs.

Depuis ce temps, les processus d'érosion et de piétinement ont recommencé. À certains endroits, ils se sont accélérés en raison de l'augmentation de la fréquentation, des changements climatiques et d'autres causes. Les surfaces dénudées de végétation sont nombreuses et vastes. Des opérations de restauration des milieux naturels et de consolidation du réseau piétonnier sont souhaitables un peu partout sur la montagne, incluant les abords du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde.



2- ALLÉGER LA PRESSION SUR LES STATIONNEMENTS DU PARC EN MAILLANT LES STATIONNEMENTS INSTITUTIONNELS ADJACENTS



Par beau temps, les stationnements du parc du Mont-Royal débordent certains jours fériés et certaines fins de semaines, pour un total se situant entre vingt et trente après-midis par an. À ces moments, les stationnements institutionnels entourant le parc du Mont-Royal ou le parc du Sommet d'Outremont sont pratiquement déserts.

À l'inverse, les stationnements du parc du Mont-Royal, surtout ceux près de la maison Smith, sont très peu utilisés la semaine. Sur semaine, les stationnements institutionnels débordent d'utilisateurs.

En conséquence, une utilisation accrue des stationnements institutionnels par jour férié ou belle fin de semaine réduirait significativement la pression des usagers sur les stationnements du parc. Une telle opération devrait être rentable pour les institutions.

Au final, ce processus aiderait à faire accepter une réduction significative de ces superficies asphaltées des stationnements de la montagne, 30% ou plus du total ou plus de 50 % des stationnements entourant la maison Smith.

Hôpital Royal Victoria + Hôpital Allan Memorial

Intégrer au parc du Mont-Royal l'immense stationnement situé à l'arrière du pavillon des Femmes

Utiliser les autres stationnements comme appoints pour la montagne

Jumeler cette utilisation avec une dynamisation de ce secteur comme pôle d'accès et de services pour le parc du Mont-Royal



Hôpital Général de Montréal

Créer un lien pédestre convivial menant du stationnement étagé jusqu'au lac aux Castors. Profiter de cette connectivité pour mettre en valeur les vues vers le centre-ville depuis ce secteur sous-utilisé de la montagne.

À l'est de l'hôpital Général, se trouve un stationnement étagé dont la structure de béton porte des signes d'une dégradation avancée. À moyen terme, ce stationnement devrait être démoli et les terrains sur lesquels il se trouve être utilisés comme site de réinvention /agrandissement de l'hôpital.

La manière la plus intéressante pour mettre la montagne en valeur serait de créer une série de toits verts, en escaliers, qui permettraient de relier le métro Guy et le chemin de la Côte-des-Neiges au parc du Mont-Royal.

J'ai expliqué cette vision d'un campus de l'hôpital Général plus fonctionnel, plus vert et mieux connecté à la montagne dans un mémoire soumis à l'OCPM en 2011.⁷



⁷ <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P50/8b7.pdf>

Université de Montréal et Polytechnique

Les stationnements entourant Polytechnique se trouvent à quelques mètres du spectaculaire, mais méconnu parc du sommet d'Outremont.

L'ouverture au grand public de ces stationnements en échange de rémunération serait profitable financièrement et permettrait à plus de personnes de profiter de ce parc et de ses paysages, de ses qualités écologiques et de son potentiel pour des activités de plein air.



3 OPTIMISER L'EXPÉRIENCE DE TRAVERSER LA MONTAGNE OU D'ACCÉDER AU PARC DU MONT-ROYAL VIA LES VOIES DE CIRCULATION ET LES STATIONNEMENTS



Développer une vision d'ensemble intégrée

Avant d'analyser ce vaste secteur et ses déficiences, avant de détailler le programme fonctionnel, paysager et écologique, il importe de souligner la nécessité de développer une vision globale et consensuelle de l'accessibilité à la montagne, intégrée (piéton, véhiculaire, transport en commun, cyclable).

Il faut avoir un plan de match et ne pas intervenir à la pièce sur les infrastructures véhiculaires donnant accès à la montagne.

3 a – SITUATION EXISTANTE ET CONSTATS

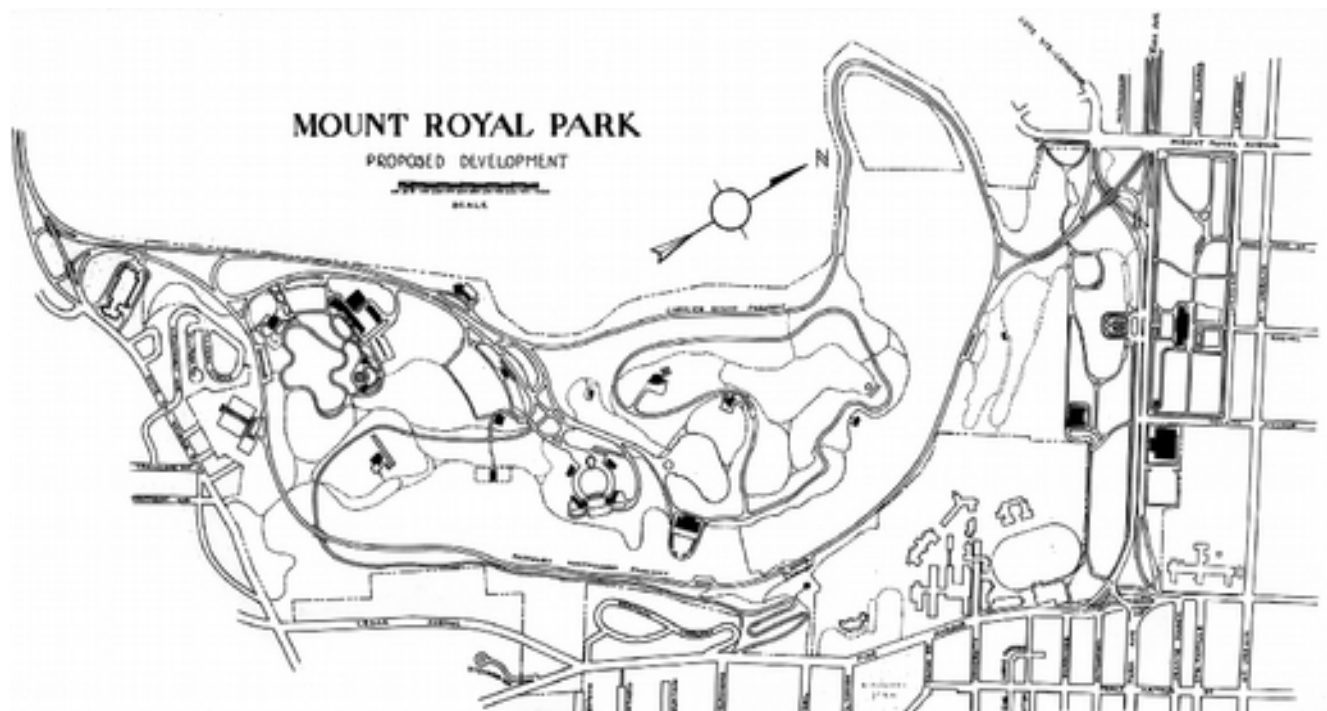
Un héritage ambigu, à la fois toxique et fascinant

L'héritage des architectes paysagistes Clarke & Rapuano est à la fois toxique et fascinant. Il inclut plusieurs éléments de géométrie qui paraissent aujourd'hui insensés lorsqu'on ne les replace pas dans le cadre du projet illustré ci-dessous. Cette proposition aurait transformé de grandes portions du chemin Olmsted en voies véhiculaires et aurait créé plusieurs stationnements à ses abords.

La surlargeur asphaltée à l'ouest du pavillon du lac aux Castors aurait été raccordée à un chemin Olmsted transformé en voie véhiculaire passant à l'arrière du monument à Sir George-Étienne-Cartier et se terminant dans l'échangeur Mont-Royal/du Parc.

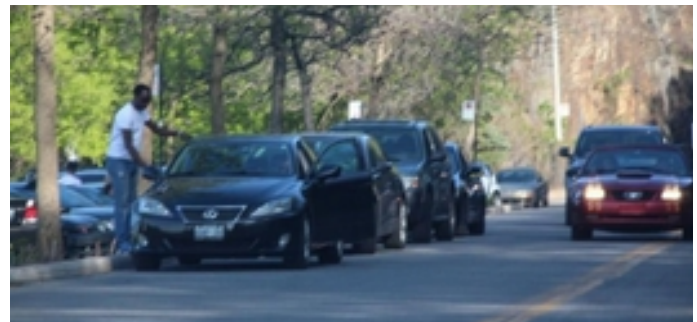
La multiplication des voies véhiculaires entre les deux stationnements desservant la maison Smith tire son origine d'une volonté de créer un chemin véhiculaire sur le chemin Olmsted en direction du chalet de la montagne et de l'antenne de Radio-Canada, voies qui auraient desservi de vastes stationnements.

Du côté positif, certaines mises en scènes paysagères intéressantes ont été créées par ces concepteurs renommés.



Des enjeux de sécurité

- La gestion des eaux de surface sur les chaussées est inadéquate, particulièrement sur la voie Camillien-Houde. Dans certaines circonstances, cette carence génère de l'aquaplanage ou du dérapage sur glace;
- Plusieurs véhicules peinent à garder leur trajectoire dans les virages des parties de Camillien-Houde les plus rapides. En témoignent les très nombreuses traces noires ou de couleur laissées par les pneus et les carrosseries sur les bordures de sécurité New Jersey posées dans deux courbes;
- Plusieurs automobilistes dépassent malgré les interdictions en ce sens, par la droite ou parfois même par la gauche. Dans certains cas, ils dépassent des autobus devant lesquels traversent des usagers nouvellement descendus;
- Plusieurs automobilistes ou cyclistes effectuent des demi-tours à des endroits dangereux, particulièrement à la sortie de courbes rapides, aveugles;
- Lors de certains débordement des stationnements, de nombreux automobilistes, stationnent dans des zones interdites, puis, marchent sur la chaussée;



- Plusieurs géométries n'incluent aucune pour accommodation sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, ni pour les usagers des transports collectifs;
- Le col au point haut de la voie Camillien-Houde est extrêmement inconfortable et dangereux à traverser par les cyclistes, piétons et policiers à cheval. Même les automobilistes peuvent éprouver un inconfort dans cette zone;
- Les piétons ne peuvent traverser sécuritairement Camillien-Houde qu'à un seul endroit: l'arrêt d'autobus du belvédère Camillien-Houde. De nombreux piétons traversent à des endroits très dangereux, comme la sortie de virages aveugles;
- À certaines heures, la sortie ou l'entrée des stationnements du lac aux Castors, de la maison Smith et du belvédère penché Camillien-Houde sont régulièrement difficiles et risquées;
- Plusieurs usagers adoptent des comportements dangereux pour eux-mêmes ou pour les autres;
- Surtout, les accidents sur Remembrance / Camillien-Houde sont nombreux, incluant un accident mortel;

La multitude de situations réduisant le plaisir de venir sur la montagne

- Les jours de grande affluence sur la montagne, jours fériés, belles fins de semaine, les voies qui traversent le parc du Mont-Royal sont affligées de congestion extrême; ces jours là, les autobus aussi restent coincés pendant de très longues périodes dans la congestion automobile (exception faite de la période du projet pilote pendant lequel les autobus transitaient allègrement sur la distance entre le lac aux Castors et la maison Smith);
- L'entrée du parc du Mont-Royal depuis le chemin de la Côte-des-Neiges est pratiquement imperceptible tant pour les automobilistes, les piétons que les cyclistes; l'entrée au parc s'apparente à une voie d'accélération, invitant au transit;
- Les automobilistes ne peuvent savoir que les stationnements situés dans le parc du Mont-Royal sont pleins avant de les avoir atteints et d'être englués dans une congestion prolongée;
- L'interblocage, les conflits aigus relatifs aux rarissimes places, les incivilités, les agressions verbales et physiques sont monnaie courante dans les stationnements et tout particulièrement ceux près du lac aux Castors;
- Il est difficile pour un automobiliste de profiter pleinement des paysages de la montagne sans être intimidé ou dépassé par un autre automobiliste;
- Plusieurs parties de la montagne ont atteint un nombre de visiteurs approchant du point de saturation, alors que d'autres, comme les abords de la maison Smith, ont vu leur vastitude accaparée par un stationnement et, de ce fait, ne peuvent servir optimalement à accueillir les promeneurs et admirateurs de la montagne; La montagne n'est pas mise en scène adéquatement; Les facilités offertes sont nettement insuffisantes pour répondre aux besoins des millions de visiteurs;
- La présence de surfaces asphaltées excédentaires, voies de circulation et stationnements, est un véritable gaspillage de territoire qui pourrait être utilisé à d'autres fins ;
- L'abondance de surfaces asphaltées maximise les débits de pointe des eaux de surface se déversant dans les milieux naturels du parc ou dans le réseau d'égouts;
- Depuis la maison Smith, les cheminements naturels pour rejoindre les arrêts d'autobus traversent les stationnements et les voies de circulation automobile; De nombreux usagers du transport collectif peinent à localiser ces arrêts;
- Les automobilistes, cyclistes, piétons et usagers des transports collectifs ne bénéficient pas d'un environnement à la hauteur de la réputation globale du mont Royal.

3 b PROGRAMME FONCTIONNEL, pour l'ensemble Remembrance/Camillien-Houde/stationnements

Offrir toutes les destinations aux automobilistes, qu'ils arrivent de l'Est ou de l'Ouest

Permettre l'accès au stationnement du Lac-aux-Castors et au cimetière NDDN pour les gens de l'Est; permettre l'accès aux stationnements de la maison Smith, au cimetière MR et au belvédère CH pour les citoyens arrivant de l'Ouest;

Contrôler le nombre et la vitesse des véhicules circulant dans le parc du Mont-Royal, via une série de mesures complémentaires, à renforcer au besoin

Via les feux de circulation sur Côte-des-Neiges et sur l'avenue du Mont-Royal, restreindre rigoureusement le nombre de véhicules qui entrent sur les voies de la montagne;

Dissuader le transit rapide en rendant la traversée moins invitante pour les automobilistes pressés grâce à une réinvention des parcours et stationnements :

- abaissement de la vitesse maximale;
- réduction significative de la largeur de la chaussée;
- sinuosité accentuée du parcours;
- obstacles intimidants à proximité de la chaussée, paroi rocheuse exprimant la présence de la montagne, fossé, arbres, massifs d'arbustes;
- feux de circulation;
- arrêts obligatoires;
- surfaces texturées;
- aménagements dissuasifs divers.

Si ces mesures ne parviennent pas à réduire suffisamment le transit automobile, étudier la possibilité d'implanter diverses mesures, encore plus dissuasives

- une tarification au passage;
- un système d'identification des plaques infligeant une contravention à chaque traversée effectuée trop rapidement.

Bloquer le transit pendant les jours fériés ou des fins de semaines de grande fréquentation (par exemple, entre midi et le coucher de soleil); libérés des embouteillages au cœur de la montagne, les véhicules de transport collectif y gagneraient en rapidité et auraient une meilleure efficacité marginale que l'automobile.

Favoriser et protéger systématiquement les usagers les plus vulnérables

Offrir des aménagements sécuritaires visant zéro accident. Favoriser une cohabitation conviviale entre les différents utilisateurs de la montagne

Aménager voies et stationnements pour offrir services et paysages les plus appropriés

Aménager l'ensemble Remembrance / Camillien-Houde / stationnements de manière à faciliter les opérations de blocage du transit soit aux abords de la maison Smith, soit aux abords du lac aux Castors ou les deux, lors des périodes d'achalandage extrême, lors d'événements ou autres. Pour ce faire, des systèmes de larges boucles élégantes permettraient aux conducteurs, véhicules autonomes et autobus, de laisser les passagers à des endroits offrant une vue exceptionnelle sur les paysages de la montagne. Ces aménagements resteraient à l'intérieur de l'emprise des interventions de Clarke & Rapuano.

Ne pas appliquer les recettes utilisées habituellement aux rues et boulevards. Les cheminements piétonniers ne doivent pas être des trottoirs, même séparés par une bande verte. Ces cheminements doivent être mariés intimement avec un réseau interne du parc du Mont-Royal simplifié et consolidé. S'inspirer des travaux de simplification du réseau exécutés entre 1994 et 1996 au sud de la voie Camillien-Houde.

Les traverses piétonnières devront être localisées et aménagées de façon à être très convaincantes pour forcer l'arrêt des automobilistes. On pourrait examiner la possibilité de créer une passerelle au dessus de la voie véhiculaire entre les parois rocheuses bordant la courbe au bas du belvédère Camillien-Houde.

Ne pas aménager Camillien-Houde en centre d'entraînement pour le vélo de route

Conserver une géométrie minimale permettant la tenue des compétitions internationales, à moins que ces contraintes ne soient exagérées pour la jouissance paisible du parc en temps normal.

Hors des compétitions internationales, éviter de favoriser une quasi-appropriation de la voie Camillien-Houde par le vélo de route.

Éviter l'appropriation exclusive par les cyclistes de la voie Camillien-Houde pendant les fins de semaine d'été, ce qui prive un très grand nombre de citoyens d'un accès agréable et rapide à la montagne, que ce soit en automobile ou par transport collectif.

3 c PAYSAGE, ÉCOLOGIE ET PATRIMOINE pour l'ensemble Remembrance/Camillien-Houde/Stationnements

Magnifier et à enchanter la montagne

Créer un ensemble Remembrance / Camillien-Houde remarquable pour la beauté de ses paysages et pour la qualité de l'expérience offerte aux visiteurs, piétons, cyclistes, automobilistes ou usagers des transports collectifs. Pour cela, intégrer les valeurs patrimoniales et orientations explicitées dans

*le Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal,
l'Atlas du paysage,*

le Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal;

Ces interventions devraient s'inspirer de la vision mise de l'avant par Frederick Law Olmsted pour magnifier et à enchanter la montagne;

Gérer les eaux de surface selon des principes de durabilité, d'écologie et de paysage

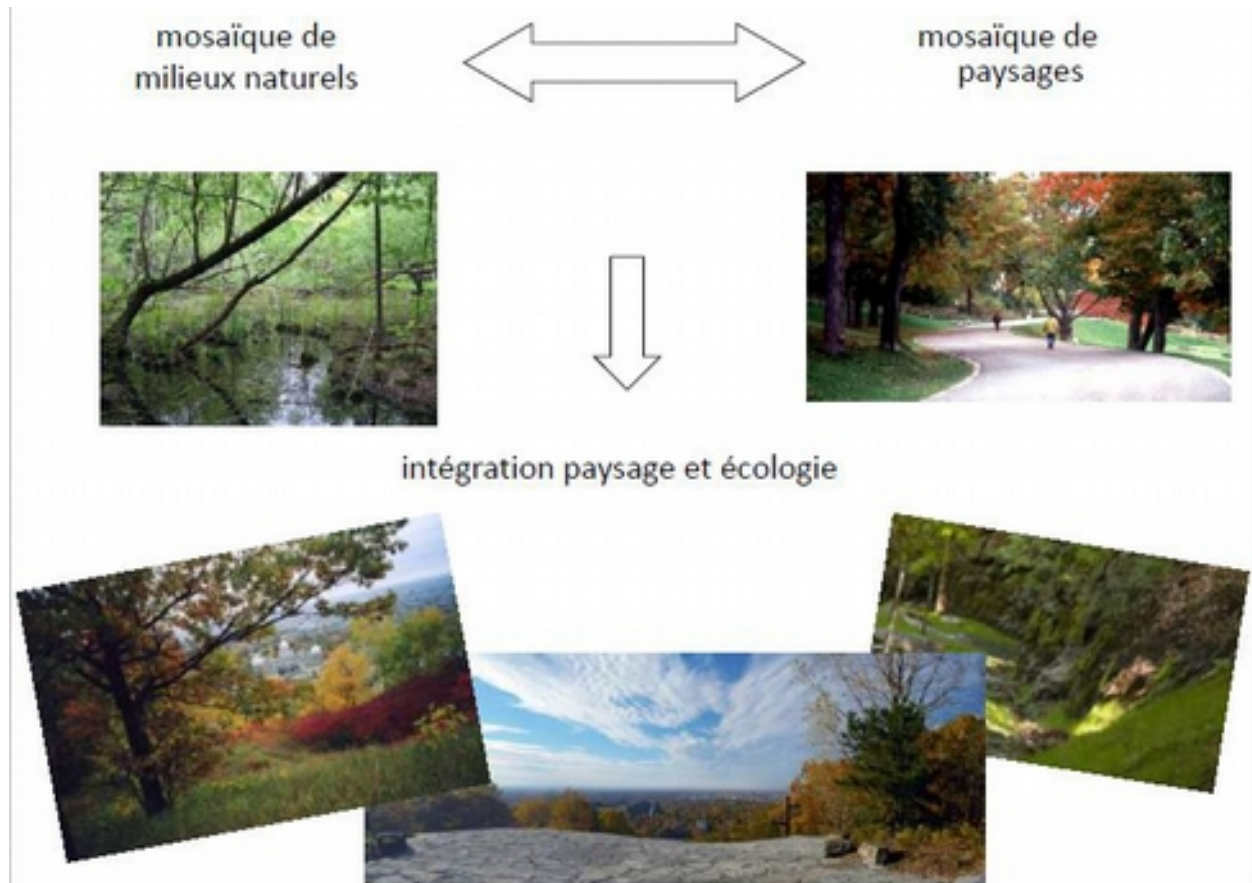
S'inspirer des pratiques écologiques et durables en gestion des eaux et des paysages menées au pied de l'escarpement et dans l'entrée Perl



Réaménager le territoire en optimisant les liens entre paysage et écologie

Réduire les superficies asphaltées de façon marquée. Cette réduction ne doit pas simplement viser à maximiser les plantations d'arbres et la biomasse. L'objectif central doit être l'amélioration des paysages et la qualité de l'expérience offerte au citoyens.

Le schéma ci-dessous préparé par le Ville de Montréal pour le Sommet du Mont-Royal, tenu en 2013, illustre l'interrelation entre les objectifs écologiques et paysagers.



Mettre en valeur la montagne, ses patrimoines et ses paysages. Par exemple, comme les parois rocheuses expriment la nature spécifique du mont Royal, leur mise en scène doit être primordiale dans le processus de réaménagement.

Éclairer les voies et stationnements avec des principes paysagers et durables

Offrir un éclairage fonctionnel, mais très discret. Garder le mont Royal comme masse globalement sombre sur laquelle se découpent les bâtiments iconiques de Montréal, Hôtel-Dieu, pavillon des Femmes ou pavillon Ross...

Adapter les pratiques aux changements de saisons

Les habitudes et besoins des usagers du mont Royal varient grandement au gré des saisons. Ainsi, l'hiver, les citoyens traînent plus d'équipement, sont vêtus plus chaudement et cherchent à minimiser les distances à marcher pour éviter de voir leurs patins ou bottines devenir glacées. Adapter les solutions aux besoins

3 d -Secteurs d'intervention

Annoncer le changement de paradigme dès le carrefour

Remembrance/Côte-des-Neiges

- remplacer l'échangeur Remembrance/Côte-des-Neiges par un carrefour innovant qui tirerait partie des éléments paysagers existants et qui connecterait efficacement les pôles écologiques des parcs du Mont-Royal et Bois Summit⁸
L'illustration ci-dessous a été publiée en novembre 2008 dans le journal Actualités de Côte-des-Neiges/NDG



Transformer la voie nord du chemin Remembrance en chemin de ceinture

⁸ http://www.lesactualites.ca/01_anciensite/?site=CDN§ion=page&1=C091021&2=C091021_rondpointVert

Rendre fonctionnels et agréables les stationnements du lac aux Castors

- Créer un seul stationnement d'une superficie comparable, mais plus fonctionnel
- Accueillir bellement et fonctionnellement les visiteurs.
- Offrir des embarcadères/débarcadères de qualité pour autobus
- Permettre les demi-tour véhiculaires (essentiel lors du blocage de la circulation de transit occasionnel)
- Offrir des points de vue améliorés vers le lac aux Castors

Une première étude avait été rendue publique en 2008 dans le cadre de la consultation (OCPM) sur le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* *Analyse paysagère et proposition d'aménagement parc du Mont-Royal, secteur Remembrance, accès et sentiers du pôle d'accueil du Lac-aux-Castors, VLAN paysages*⁹

Depuis 2008, diverses études ont été menées ou sont en cours pour requalifier ce secteur, la voie Remembrance et le secteur du lac aux Castors. Ces documents et d'autres devraient être rendus publics pour éclairer les citoyens sur les options possibles et le type d'approche possible.



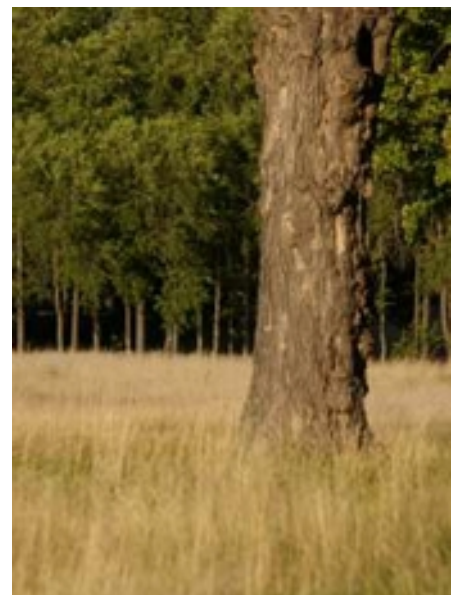
⁹ <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P24/3g1.pdf>

Réduire considérablement la superficie des stationnements de la maison Smith pour mettre en valeur pleinement ce secteur

- Créer deux stationnements d'une superficie nettement inférieure au total actuel;
- Tenir compte du développement très rapide de la demande en véhicules partagés et en navettes autonomes;



- Éloigner de la maison Smith un stationnement inférieur aux dimensions réduites pour permettre une mise en scène optimale de ce bâtiment patrimonial au cœur d'un écrin de verdure;
- Profiter de cette réduction pour offrir plus de territoire de jeu, de pique-nique et de paysages à apprécier aux citoyens;
- Consolider le réseau écologique grâce à une gestion avisée des eaux de surface et à la création de prairies.



Transformer en voie véhiculaire simple, alternative, le col situé entre les belvédères Soleil et Camillien-Houde

- Installer un feu de circulation vis-à-vis l'endroit où se trouvait le belvédère Soleil, un endroit remarquable pour observer les couchers de soleil;
- Aménager, à un niveau inférieur à la circulation véhiculaire, un belvédère pour les piétons, relié par une traverse piétonne au réseau piétonnier de la montagne;
- Ne permettre le passage des véhicules que dans une seule direction à la fois. Réguler le flot de véhicules par un système de feux de circulations;
- La voie récupérée permettrait de créer des zones conviviales et sécuritaires pour les piétons et cyclistes;
- Cette longue attente participerait significativement à envoyer le message que Remembrance Camillien-Houde n'est pas un trajet destiné à sauver du temps;
- Rendre plus conviviale et sécuritaire cette étroiture dangereuse pour les piétons, cyclistes et policiers à cheval.



Repenser le belvédère Camillien-Houde et ses abords

Repenser et réaménager les entrées et sorties du belvédère.

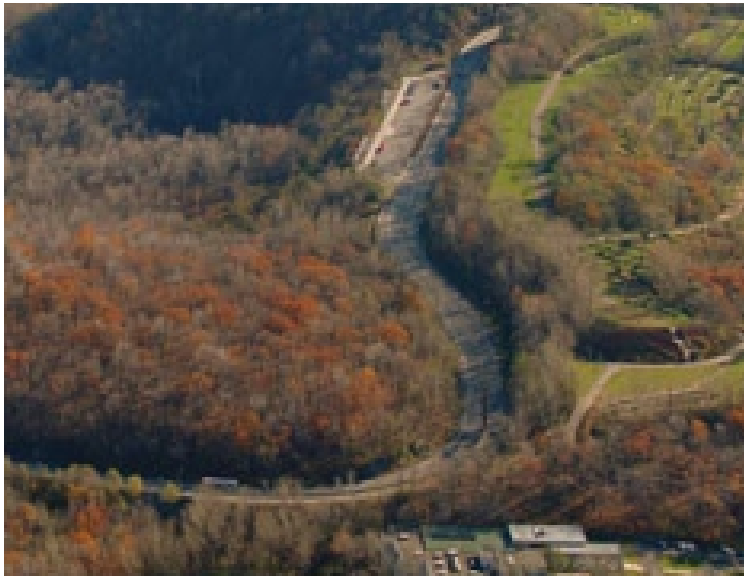
Aux extrémités du belvédère, installer des feux de circulation qui réguleraient les mouvements des véhicules entrant et sortant du belvédère. Ces feux fonctionneraient de manière synchronisée avec deux installés en amont du col. Leur fonctionnement serait comparable à celui des chantiers de construction dans lesquels une seule voie de circulation est opérationnelle à la fois. Cette durée des cycles très longue aurait valeur dissuasive pour les personnes voulant sauver du temps.

Gérer les eaux de surface avec attention. Par exemple, modifier le devers des chaussées afin de réduire les risques d'aquaplanage et de dérapage sur glace.



Créer une sinuosité marquée au pied du belvédère Camillien-Houde

Une centaine de mètres en aval du belvédère, la chaussée de Camillien-Houde atteint sa largeur maximale à l'amorce d'une courbe molle en direction du cimetière Mont-Royal. Réduire la largeur de la chaussée et accentuer cette courbe en direction de la paroi rocheuse aux abords du Cimetière Mont-Royal. Cette modification élégante mettrait en scène cette paroi rocheuse et forcerait les automobilistes et cyclistes à ralentir considérablement avant de s'engager dans la courbe dangereuse située en aval



Ralentir les vitesses et faciliter les traversées piétonnes dans le faux plat

Le tracé des sections en aval de la courbe suivante, que les cyclistes appellent le faux-plat, incite à la vitesse et aux comportements inadéquats. Là aussi, des modifications doivent être apportées pour ralentir les vitesses.



Annoncer le changement de paradigme sur Camillien-Houde dès les avenues du Mont-Royal/ Côte-Sainte-Catherine/ du Parc

Requalifier l'extrémité inférieure du continuum Remembrance/Camillien-Houde pour signifier que ces voies ne constituent plus un trajet destiné à sauver du temps

- réaménager le secteur Camillien-Houde/boulevard du Mont-Royal/Chemin de la Côte-Sainte-Catherine/bretelle séparant le parc du Mont-Royal de la place de l'Amérique latine/avenue du Parc
- ajuster les temps des feux pour réduire le nombre de véhicules qui peuvent traverser la montagne simultanément. Un temps d'attente plus long ne découragera pas les usagers du parc tout en dissuadant plusieurs transitaires.



L'ensemble Remembrance / Camillien-Houde / Stationnements

Bref, transformer cet ensemble pour créer une route mettant en valeur la montagne et ses paysages, pour offrir aux citoyens une expérience unique maximisant leur capacité de régénération, pour aménager des stationnements et des arrêts d'autobus qui accueilleront dignement les visiteurs.

CONCLUSION

POURSUIVRE AVEC DÉTERMINATION, DILIGENCE ET CONCERTATION LA NÉCESSAIRE OPTIMISATION DE L'ACCESSIBILITÉ SUR ET AUTOUR DE LA MONTAGNE

En 1990, la Ville de Montréal annonçait sa volonté de modifier les us et coutumes concernant l'accessibilité à la montagne. Malheureusement, depuis trois décennies, les autorités municipales se sont globalement trainées les pieds concernant la nécessaire requalification des voies traversant le parc du Mont-Royal et des stationnements occupant le cœur de l'Entremont, zone stratégique d'accueil et d'activités.

L'exception fut la démolition de l'échangeur du Parc et des Pins, essentielle en raison de sa décrépitude avancée. Le geste fut heureux, mais les dés étaient encore pipés pour favoriser un maximum de circulation automobile.



Récemment, une administration municipale a enfin décidé de s'attaquer résolument à cette situation problématique. La méthode choisie n'était pas sans faille. La polarisation stridente des débats qui en a résulté ne doit pas nous rendre sourds ou aveugles et nous enliser dans des débats stériles.

Heureusement, le projet pilote a suscité une prise de conscience aiguë des enjeux d'accessibilité au mont Royal chez un grand nombre de citoyens. Il a surtout fait jaillir un foisonnement d'analyses et d'idées intéressantes pour bonifier la montagne.

Créons certains virages plus serrés, plus lents, au bas du belvédère Camillien-Houde par exemple. Enlevons les excès d'asphalte qui incitent à rouler vite, trop vite ou à dépasser les automobilistes respectueux de la réglementation. Entre le sommet de Camillien-Houde et le bas du belvédère adjacent, ne laissons la circulation véhiculaire passer que dans une direction, puis... dans une autre, le tout contrôlé par des feux de circulation... Contrôlons mieux l'accès à la voie Camillien-Houde depuis le boulevard Mont-Royal ou l'accès au chemin Remembrance depuis la Côte-des-Neiges...

Les services aussi devront être améliorés dans un secteur qui reçoit des millions de visiteurs chaque année. D'autres idées, encore et encore.



Préparer une vision globale du corridor Remembrance Camillien-Houde

- **analyser soigneusement les caractéristiques du territoire visé**
- **développer des scénarios incorporant les bonnes idées**
- **les évaluer à la lumière de critères et de pondérations préétablies**

Le vrai travail commence maintenant. Il faudra trier le bon grain de l'ivraie. Les choix devront se faire dans le respect des orientations générales et des bonnes pratiques développées sur la montagne depuis des décennies. À cela, s'ajoute le fait que, depuis une décennie, préalablement aux travaux d'aménagement dans le secteur de la Clairière (abords de la maison Smith et du lac aux Castors), la Ville de Montréal avait

développé une vision globale de ce vaste territoire pour intégrer une diversité d'enjeux. De même, l'histoire et les paysages du chemin de la Côte-des-Neiges avait été examinés pour mieux faire ressortir les caractéristiques patrimoniales uniques.

Ces études et d'autres doivent être partagées avec les partenaires de la Table de concertation du Mont-Royal et avec les citoyens. Les multiples analyses et projets ne doivent pas tomber aux oubliettes. Ils doivent être réexaminés et rediscutés attentivement.

Toutes ces analyses et idées disparates devront être intégrées dans un tout cohérent en parfaite harmonie avec les patrimoines naturels et culturels ainsi que les paysages de la montagne.

Mettre en valeur collégialement l'ensemble de la montagne

Le travail ne doit pas se limiter au seul corridor visé par le projet pilote. Il doit viser l'ensemble de la montagne et se poursuivre assidument, en collaboration avec les partenaires, institutionnels, citoyens, gouvernementaux.

Viser et atteindre l'excellence par une séquence ciblée d'actions concertées

La Ville de Montréal et les acteurs de la montagne doivent amorcer une ère de collaboration accélérée pour raffiner les analyses, pour élaborer des programmes fonctionnels à la fois détaillés et inventifs.

Différents scénarios devront être élaborés, puis examinés par un groupe d'experts et de citoyens indépendants à la lumière de critères préétablis parmi lesquels les notions de paysage et de mise en valeur de la montagne seront hautement considérés.

Pour peaufiner les détails d'un projet global inspirant, puis, pour développer une cohorte d'actions sur le terrain mettant pleinement en valeur la montagne, il faudra monter les équipes multidisciplinaires dans lesquelles les architectes paysagistes joueront un rôle primordial. Des ressources humaines supplémentaires aux effectifs actuels devront être attribuées à cette tâche stratégique et pour coordonner la mise en œuvre ce travail d'envergure. Pourquoi ne pas faire appel à des experts de l'œuvre d'Olmsted, aux meilleurs spécialistes en restauration/création de Parkways...?

Nous avons l'obligation d'exceller pour consolider l'attractivité de ce lieu identitaire et pour rendre notre mont Royal encore plus digne du titre UNESCO de Patrimoine de l'humanité auquel les Montréalais aspirent.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

1- UNE MONTAGNE BIEN PLUS VASTE QUE LE PARC DU MONT-ROYAL

METTRE EN VALEUR L'ENSEMBLE DE LA MONTAGNE ET FAVORISER SON ACCESSIBILITÉ

- a- Rendre conviviaux et attrayants les accès au mont Royal depuis les stations de métro et du REM
 - Métro McGill / station centre-ville du REM
 - Métro Guy-Concordia
 - Métro Atwater
 - Métro Côte-des-Neiges / Université de Montréal
 - Métro Édouard-Montpetit/ station montagne du REM
 - Métro Mont-Royal et Place-des-Arts / Avenue du Parc
- b- Compléter le chemin de ceinture du Mont-Royal
 - Échangeur Remembrance et abord
 - Passerelle au dessus de Camillien-Houde
- c- Consolider et connecter le réseau piétonnier de la montagne

2- ALLÉGER LA PRESSION SUR LES STATIONNEMENTS DU PARC

EN MAILLANT LES STATIONNEMENTS INSTITUTIONNELS ADJACENTS

- a- Connecter le parc du Mont-Royal
 - Hôpital Royal Victoria + Hôpital Allan Memorial
 - Hôpital Général de Montréal
- b- Connecter le parc du Sommet d'Outremont
 - Université de Montréal et Polytechnique

3- OPTIMISER L'EXPÉRIENCE DE TRAVERSER LA MONTAGNE OU D'ACCÉDER AU PARC DU MONT-ROYAL

- b- Programme fonctionnel pour Remembrance/ Camillien-Houde / stationnement
 - Offrir toutes les destinations aux automobilistes, qu'ils arrivent de l'Est ou de l'Ouest
 - Dissuader le trafic de transit en contrôlant le nombre et la vitesse des véhicules circulant dans le parc du Mont-Royal, via une série de mesures complémentaires
 - abaissement de la vitesse maximale
 - réduction significative de la largeur de la chaussée;
 - sinuosité accentuée du parcours;
 - obstacles intimidants à proximité de la chaussée, paroi rocheuse affirmant la présence de la montagne, fossé, arbres, massifs d'arbustes;
 - feux de circulation;
 - arrêts obligatoires;
 - surfaces texturées;
 - aménagements dissuasifs divers.

- Si ces mesures ne parviennent pas à réduire suffisamment le transit automobile, étudier la possibilité d'implanter des mesures encore plus dissuasives :
 - une tarification au passage;
 - un système d'identification des plaques infligeant une contravention à chaque traversée effectuée trop rapidement.
 - Bloquer le transit les jours fériés et fins de semaine d'occupation maximale de manière à libérer les voies véhiculaires pour le transport collectif
 - Favoriser et protéger systématiquement les usagers les plus vulnérables
 - Aménager voies, stationnements et abords pour offrir services et paysages les plus appropriés
 - Ne pas spécialiser Camillien-Houde comme centre d'entraînement pour le vélo de route
- c- Écologie et paysage pour Remembrance/Camillien-Houde/stationnements
- Magnifier et enchanter la montagne
 - Réaménager le territoire en optimisant les liens entre paysage et écologie
 - Gérer les eaux de surface selon des principes de durabilité, d'écologie et de paysage
 - Éclairer les voies et stationnements avec de stricts principes paysagers et durables
 - Adapter les pratiques aux changements de saisons
- d- Secteurs d'intervention
- Annoncer le changement de paradigme dès Remembrance / Côte-des-Neiges
 - Transformer la voie nord du chemin Remembrance en chemin de ceinture
 - Rendre fonctionnels et agréables les stationnements du lac aux Castors
 - Réduire considérablement la superficie / réorganiser les stationnements de la maison Smith et leurs accès pour mettre pleinement en valeur ce pôle d'accès stratégique
 - Transformer en voie véhiculaire simple, alternative, le col situé entre les belvédères
 - Repenser les interfaces du belvédère Camillien-Houde avec les réseaux véhiculaire et piétonnier
 - Créer une sinuosité marquée au pied du belvédère Camillien-Houde
 - Ralentir les vitesses dans le faux plat et faciliter la traversée piétonne à l'endroit le plus sécuritaire
 - Annoncer le changement de paradigme sur Camillien-Houde dès les avenues du Mont-Royal/ Côte-Sainte-Catherine/ du Parc

CONCLUSION

POURSUIVRE AVEC DÉTERMINATION, DILIGENCE ET CONCERTATION LA NÉCESSAIRE OPTIMISATION DE L'ACCESSIBILITÉ SUR ET AUTOUR DE LA MONTAGNE

- Préparer une vision globale du corridor Remembrance Camillien-Houde
 - analyser soigneusement les caractéristiques du territoire visé
 - développer des scénarios incorporant les bonnes idées
 - les évaluer à la lumière de critères et de pondérations préétablies
- Mettre en valeur collégialement l'ensemble de la montagne
- Viser et atteindre l'excellence par une séquence ciblée d'actions concertées