

Salutations aux membres commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal.

Je suis Gilles Labelle et j'habite sur une petite rue située sur le flanc ouest du Mont-Royal qui se nomme Blueridge Crescent. Le terrain de l'immeuble où j'habite est adjacent au parc du Mont-Royal et un sentier nous mène directement au Pavillon du lac aux Castors 300 mètres plus loin. J'habite à cet endroit depuis 24 ans. Je crois donc connaître assez bien le parc, que je fréquente régulièrement ainsi que l'axe Camillien-Houde/Remembrance que j'utilise pour me déplacer en voiture mais que j'utilise surtout et principalement comme cycliste.

Je m'exprimerai donc ici comme utilisateur cycliste, mais mon propos inclura aussi un commentaire sur le retrait du transit automobile de l'axe Camillien-Houde/Remembrance.

Historique

Le décès du jeune cycliste Clément Ouimet survenu en octobre 2017 a soulevé une problématique de sécurité sur laquelle s'est appuyée l'administration municipale pour justifier la pertinence d'éliminer le transit automobile sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance (document de présentation 2.1). Cette association transit/accident est surprenante, puisqu'il n'y a aucun lien qui relie le transit automobile à ce tragique accident; les automobilistes qui transitent ne font pas de virages en U.

Je roule à vélo sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance depuis au moins 20 ans et le transit automobile n'a jamais été pour moi une source de danger. Les automobilistes qui transitent sont au fait du

phénomène cycliste sur la montagne et sont en général courtois et respectueux envers les cyclistes.

Projet-pilote

Dans le document de présentation (2.2) du projet-pilote, il est question de cohabitation conviviale et notamment de sécurité pour l'ensemble des utilisateurs de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, ce qui inclut évidemment les cyclistes.

Or, le 2 juin dernier, des modifications en lien avec les enjeux ciblés par ce projet-pilote ont été apportées sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance.

En gros, il s'agit :

- De la fermeture d'un tronçon d'environ 500 mètres entre le stationnement du lac aux Castors et celui de la maison Smith.
- De l'installation de balises (bollards) au centre de la chaussée devant le belvédère Camillien-Houde.
- De la construction du belvédère Soleil.
- De l'aménagement d'un sentier piétonnier balisé reliant le bas de la côte à ce belvédère Soleil.
- D'une nouvelle limite de vitesse réduite à 40 km/h sur l'ensemble de l'axe.

Mes observations

Au cours des mois pendant lesquels s'est étalé le projet-pilote, j'ai pu tester régulièrement (et très souvent) en tant que cycliste, l'efficacité sinon l'impact de ces modifications sur ma sécurité lors de mes sorties de vélo sur la montagne.

Une modification qui à priori aurait dû donner des résultats plus probants, est sans nul doute le balisage au centre de la chaussée devant le belvédère Camillien-Houde. Bien que cette mesure décourage certains automobilistes à exécuter des manœuvres dangereuses pour rentrer ou sortir du belvédère, il y a toujours des automobilistes récalcitrants et téméraires qui contournent les bollards pour accéder ou sortir du belvédère. Ces contournements représentent un véritable danger parce qu'ils se font souvent à contre sens de la circulation ou par des virages en U qui nécessitent plusieurs manœuvres.

Le belvédère Camillien-Houde est et demeure la principale source de danger sur l'axe CHR mais, une autre source de danger a été créée avec la construction de l'effroyable belvédère Soleil. Malgré que le stationnement soit interdit, la curiosité incite beaucoup d'automobilistes à s'arrêter aux abords du belvédère Soleil, tant ceux en provenance de l'est que ceux en provenance de l'ouest. Ceci réduit l'espace disponible pour circuler et donne lieu, entre autre, à un risque d'emportierage pour les cyclistes. De plus, à cet endroit les virages en U sont fréquents. Compte tenu du caractère touristique de la montagne, il me semble qu'il était prévisible que l'installation d'une telle structure au sommet de la voie Camillien-Houde donnerait lieu à ce genre de scénario.

Aussi, le sentier piétonnier balisé dans la montée ouest/est qui conduit à ce même belvédère est aménagé sur l'accotement; il n'est plus possible d'y circuler à vélo. Les cyclistes sont donc contraints à rouler dans le même corridor que les voitures et que les immenses autocars de touristes qui nous frôlent dans la montée. Il m'est d'ailleurs arrivé par prudence, d'emprunter à quelques reprises le sentier piétonnier pour me rendre au sommet.

Bien que la limite de vitesse ait été réduite à 40 km/h, celle-ci n'est pas respectée par l'ensemble des utilisateurs, notamment sur le tronçon (faux plat) compris entre les deux courbes dans la montée vers le belvédère comme dans la descente vers le boulevard du Mont-Royal. Il faut aussi admettre que la configuration actuelle de l'axe CHR se prête très bien à une vitesse plus élevée sans pour autant être une source de danger.

Les relevés de vitesse réalisés au cours du projet-pilote ne dressent pas un portrait fidèle de la vitesse réel sur l'axe, d'une part, parce que les relevés ont été réalisés dans une seule direction et sur un tronçon d'environ 600 mètres des 6 kilomètres ouvert à la circulation et d'autre part, parce qu'ils sont limités dans le temps pour les radars pédagogiques et limitée à quelques heures pour les relevés manuels.

Quant à l'objectif principal du projet, c'est-à-dire l'élimination du transit automobile en interdisant la circulation sur le tronçon compris entre le lac aux Castors et la maison Smith, cette mesure n'offre aucun avantage en matière de sécurité parce que d'une part, il y a toujours des voitures qui y circulent alors qu'il ne devrait pas y en avoir et d'autre part, parce que l'enchevêtrement de détours mal indiqués porte à confusion, nuit à la fluidité et induit des comportements délinquants chez certains automobilistes qui souhaitent se rendre à l'une ou l'autre partie du parc.

Mon opinion

Les modifications et aménagements apportés au cours du projet-pilote n'ont quant à moi rien réglé en matière de sécurité et ça serait même pire parce qu'ils génèrent de nouvelles sources de danger (décrites ci-haut) qui s'additionnent aux sources de danger préexistantes c'est-à-dire :

- Les automobilistes qui exécutent des manœuvres dangereuses pour rentrer ou sortir du belvédère.
- Les touristes en voiture d'ici ou d'ailleurs qui ne savent pas par où aller à cause d'une signalisation déficiente et inappropriée.
- Les revendeurs (et acheteurs) de drogues qui font commerce au belvédère et exécutent des virages en U pour ne pas avoir à faire le détour vers la maison Smith.
- Les autres automobilistes qui viennent tester la performance de leur voiture dans la montée vers le belvédère.

Le retrait de la circulation de transit sur la montagne n'élimine pas cette dangereuse catégorie d'utilisateurs.

À mon sens, il n'y aura jamais eu moins de convivialité, de cohabitation et de sécurité sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance qu'au cours de la tenue du projet-pilote.

Suggestions

Pour sécuriser l'axe CHR, l'administration municipale doit tout d'abord s'attaquer à la principale source de danger, c'est-à-dire le belvédère Camillien-Houde. Je suis par ailleurs assez d'accord avec le questionnement soulevé dans le rapport d'investigation du Coroner concernant le décès de Clément Ouimet, à savoir : "*Y aurait-il lieu de réaménager l'accès au belvédère? Faudrait-il que le belvédère ne soit accessible qu'aux piétons et cyclistes et que les occupants de véhicules motorisés stationnent leur véhicule ailleurs ou doivent s'y prendre autrement pour y accéder?*"

En d'autres termes, faut-il encore permettre l'accès du belvédère aux véhicules et si la réponse à cette question est positive, comment trouver une façon d'en permettre l'accès et la sortie depuis et en direction autant de l'ouest que de l'est? »

Quant au transit automobile, il doit être maintenu parce qu'il ne constitue pas une source de danger significative et surtout parce que

cette rupture de liens entre le lac aux Castors et la maison Smith, sectionne le parc en deux, ne favorise en rien son accessibilité et désavoue la vocation d'origine de l'axe Camillien-Houde/Remembrance.

Le 8 août 1958, lors de l'ouverture de La voie Camillien-Houde, le président du comité exécutif de l'époque Joseph-Marie Savignac déclarait ceci: « *Par l'ouverture de la rue sur la montagne, nous avons surmonté un obstacle qu'on avait jusqu'alors jugé infranchissable. L'est et l'ouest se donnent maintenant la main pour assurer le progrès de la ville tout en mettant davantage en valeur le magnifique parc naturel que constitue le Mont-Royal* ».

<http://archivesdemontreal.com/2018/03/07/la-circulation-a-montreal-et-la-construction-du-chemin-camillien-houde-dans-le-parc-du-mont-royal-1950-1958>

La mise en valeur du parc du Mont-Royal est aujourd'hui tout aussi pertinente qu'il y a 60 ans. Comment est-il possible de favoriser l'accessibilité au parc en limitant son accès ?

Enfin, peu importe le scénario que choisiront les citoyens pour l'avenir de l'axe Camillien-Houde/Remembrance mais, dans tous les cas, la signalisation sur les directions à prendre et les interdictions devraient être plus précise, plus visible, mieux localisée et adaptée à l'environnement qu'est le parc. Je pense notamment à cette pancarte (photo 5.2), somme toute trop petite compte tenu de l'importance de l'information qu'elle fournit, qui explique le détour de 2 kilomètres à faire pour se rendre au belvédère. Cette pancarte est affichée non pas avant d'arriver au belvédère mais après l'avoir passé. Pas étonnant que certains automobilistes entrent par la sortie.

En terminant, ce projet-pilote a tout de même eu le mérite d'avoir suscité une réflexion qui m'amène à penser que l'axe Camillien-Houde/Remembrance devrait être reconfiguré.

Finalement, je souhaite vivement qu'au terme de cette consultation, la voie Camillien-Houde trouve son chemin.

Merci.



Pancarte annonçant le détour de deux kilomètre pour se rendre au belvédère.



Manœuvres dangereuses pour rentrer ou sortir du belvédère.