

## Liste des opinions C à D

### **C**

- 9.1.2.1 Cape, Matthew
- 9.1.2.2 Carruthers, Diane
- 9.1.2.3 Cartier, Michèle
- 9.1.2.4 Casey, Brian
- 9.1.2.5 Casey, Gail
- 9.1.2.6 Cassidy, Patricia
- 9.1.2.7 Castellanos, Maria
- 9.1.2.8 Champoux, Marie Hélène
- 9.1.2.9 Chapman, Barbara
- 9.1.2.10 Charlap, Harvey
- 9.1.2.11 Charron, Jane
- 9.1.2.12 Chernoff, Brian
- 9.1.2.13 Chrétien, Albert
- 9.1.2.14 Christie, Ross
- 9.1.2.15 Cininni, Giuliano
- 9.1.2.16 Clarke Gendron, Carol
- 9.1.2.17 Clemens, Lisbeth et Seely, Robert
- 9.1.2.18 Cling, Linda
- 9.1.2.19 Cling, Robert
- 9.1.2.20 Cohen, Don
- 9.1.2.21 Cohen, Eric
- 9.1.2.22 Cohen, Far
- 9.1.2.23 Cohen, Peggi
- 9.1.2.24 Cohen, Peter
- 9.1.2.25 Cohen, Peter
- 9.1.2.26 Comeau, Richard et Mondoux, Richard
- 9.1.2.27 Comtois, Pierre L.
- 9.1.2.28 Constantine, Sheryl
- 9.1.2.29 Coopersmith, Allan
- 9.1.2.30 Coopersmith, Ellen
- 9.1.2.31 Coopersmith, Henry
- 9.1.2.32 Cornforth, Joyce
- 9.1.2.33 Coshof, Beverley
- 9.1.2.34 Côté, Alain
- 9.1.2.35 Crawley, Judith
- 9.1.2.36 Cribari, Ivana
- 9.1.2.37 Cynader, Leon

## **D**

- 9.1.2.38 D'Elia, Andrea
- 9.1.2.39 Dagenais, Johanne
- 9.1.2.40 Dalpé, Denis
- 9.1.2.41 Dana, Bert
- 9.1.2.42 Dari, John
- 9.1.2.43 Darsaklis, Demetra
- 9.1.2.44 Daviot, Nicolas
- 9.1.2.45 Davis Mendelman, Lenora
- 9.1.2.46 Davis, Gloria
- 9.1.2.47 De Falco, Mathilde
- 9.1.2.48 Décarie, Viviane
- 9.1.2.49 DeCorwin Sophie
- 9.1.2.50 Decoste, Françoise
- 9.1.2.51 Deitcher, Phyllis
- 9.1.2.52 De Marre, Jean
- 9.1.2.53 Demchinsky, Bryan
- 9.1.2.54 Dempsey, Susan
- 9.1.2.55 Dennick, Linda
- 9.1.2.56 Dery, Gilbert
- 9.1.2.57 Di Cesare, Frank
- 9.1.2.58 Di Tomaso, Tony
- 9.1.2.59 Dion, Hélène
- 9.1.2.60 Dixon-Grossman, Anne
- 9.1.2.61 Dobrin, Ronny
- 9.1.2.62 Dolman, Barry
- 9.1.2.63 Dolman, Colette
- 9.1.2.64 Domaradzki, Jack
- 9.1.2.65 Dorget, Philippe
- 9.1.2.66 Doucet, Christian
- 9.1.2.67 Doucet, Nicole
- 9.1.2.68 Dow, Ian Vincent
- 9.1.2.69 Doyle, Ken
- 9.1.2.70 Dressel, Holly
- 9.1.2.71 Druckman, Rozlyn
- 9.1.2.72 Duchesne, Harold
- 9.1.2.73 Dumont, Lise
- 9.1.2.74 Dussault, Janet

## **E**

9.1.2.75	Egar, Joann
9.1.2.76	Ehrlick, Jesse
9.1.2.77	Ehrlick, Steven
9.1.2.78	Eiley, David
9.1.2.79	Elbourne, Elizabeth
9.1.2.80	Elie, Kathy
9.1.2.81	Emmanuel, Jean-François
9.1.2.82	Engels, Eric
9.1.2.83	Engels, Nancy
9.1.2.84	Errazuriz, Consuelo
9.1.2.85	Fabrizi, Sylvia
9.1.2.86	Fagen, Ema
9.1.2.87	Fargeon, Arthur
9.1.2.88	Faribault, René
9.1.2.89	Fauteux, Pierre
9.1.2.90	Fauteux, Pierre
9.1.2.91	Fetco, Dumitru
9.1.2.92	Finestone, Debra
9.1.2.93	Finkelstein, Michael
9.1.2.94	Finkelstein, Naomi
9.1.2.95	Fish, David
9.1.2.96	Fishman, Avram
9.1.2.97	Florea, Carolina
9.1.2.98	Fog, Michael
9.1.2.99	Fogel, Myra
9.1.2.100	Forest, David
9.1.2.101	Frattaroli, Anthony

The road over the mountain should not be closed. This project brings discrimination against any group of people that cannot walk or bike to the top of the mountain as well as to tourists who do not hike. Additionally, the increase in traffic due to this type of closure is ridiculous and unnecessary.

Matthew Cape

Sujet: mont royal - camille houde

Message:

i'm a biker and also a mother of three children.

since the closure of camille houde the parking lot at beaver lake has been constantly full. i've gone from taking my kids every weekend to mount royal to only taking them once this summer.

i also don't see more bikers on camille houde. you see the same elite bikers but not your regular biker.

i think it's a terrible project to close camille houde to cars

Diane Carruthers

Bonjour, tout simplement pour signifier que je suis favorable au passage des voitures sur la voie d'accès Camilien-Houde, sur le Mont-Royal, comme auparavant. La circulation n'y est pas très dense, sauf aux premiers jours (surtout en we) du printemps et les beaux dimanches.

Le transport en commun reste toujours à privilégier, c'est la solution pour hier, aujourd'hui et demain mais je considère que nous devons aller de l'avant et que nous ne pouvons revenir à ce qu'était la montagne auparavant.

Bien sûr qu'il y eut moins de passages lors de l'expérience de la fermeture de la voie puisque, comme il est dit, la voie était fermée aux voitures...

L'accessibilité à la montagne se trouve ainsi réduite par la fermeture de la voie. C'est un endroit de prédilection pour les sports d'hiver et les balades en été. Je pense aux personnes âgées et aux enfants qu'il faut ménager.

Je suis une fervente amie de la montagne depuis plus de 30 ans. En effet, j'habite sur l'avenue Ridgewood que pour être près du lac aux castors. J'y passe le plus clair de mes moments libres. Je sais voir ce qui s'y passe.

Je vous remercie pour votre attention,

Michèle Cartier

Closing the road to autos is not the answer  
Cyclists must learn (as motorists) that defensive driving is a must  
I would be very surprised if that cyclist was not travelling at a  
speed that  
would not allow him to stop in the event of an emergency  
Keep the road open and educate the cyclists

Brian Casey

S-V-P gardez cette route ouvert toute l'année longue.

We need easy access to our beautiful mountain. Just because one motorist chose to do something stupid with his car, resulting in the tragic loss of a cyclist, is no reason to close off the mountain for the rest of us. Please reconsider this.

Gail Casey



Sujet: Mount Royal closure

Message: Keep road open to cars. Access to cemeteries is more difficult.

Patricia Cassidy

By closing access by car, you are not allowing third age citizens to enjoy a park that helps them to their wellbeing. Please don't change things that have been working for so many years

Maria Castellanos

Bonjour,

Je ne peux pas venir jeudi pour la consultation publique car je serai au travail. Est-ce que je peux partager mes idées quand même?

Je trouve peu pratique de fermer une partie de la route car même si cela éliminera les passages pour « traverser la montagne » en voiture il restera malgré tout une grande portion de la route occupée par les voitures et les cyclistes/piétons.

Idée 1 - Les cyclistes roulent très vite. Les voitures aussi. Peut-être qu'une solution rapide et efficace serait d'installer des dos d'anes pour s'assurer que tout le monde (vélo et voiture) respecte une vitesse sécuritaire? La montagne n'est pas une piste de course ni pour les cyclistes ni pour les voitures.

Idée 2 - Avoir accès à la route selon des horaires déterminés - Exemple: autoriser les passages en voiture pour accéder au belvédère, lac des castors la fin de semaine pour accommoder les familles et les touristes qui viennent en plus grand nombre mais fermer l'accès aux voitures le reste du temps peut-être sauf pour certains événements ou semaines de relâche. Les vélos pourraient avoir accès à l'inverse toute la semaine mais pas les fins de semaine.

Idée 3 - Sens unique - Transformation de la route complète - on sépare la route en deux et on installe un petit muret béton - un côté les cyclistes - de l'autre une navette qui fait le tour de la montagne en boucle à sens unique et accès pour service d'urgence. Installation d'un « pont piéton » pour traversera d'un côté à l'autre aux points clés comme accès au Cimetière par exemple.

Idée 4 - On enlève cette route complètement (oooh yaaa!!!) et reverdir l'ensemble route et stationnement qui va favoriser le développement et le maintien de la biodiversité naturelle au Mont-Royal - on offre un service de navette avec deux ou trois kart électrique avec chauffeur (offrir emplois chômeurs, étudiants ou personnes handicapées ou retraités) - assurer un accès pour ambulances, policiers, livraison toutefois. Bixies. Ski de fonds. On encourage les déplacements écologiques et actifs. Service de navette pour personne à mobilité réduite familles et ceux qui le souhaite.

Idée 5 - Les « Frenchs » au coucher du soleil - ok ça reste quand même un Classique du petit belvédère - Frencher au chaud dans sa voiture une soirée froide d'hiver au coucher du soleil - alors pourquoi pas remplacer cette habitude en offrant une (ou des) installation qui permet de venir en amoureux à pieds ou ski ou navette mais d'avoir confort/chaueur rendu en haut? Des petites kabanitas en bois avec une grande vitre et chauffage solaire?Hamac sous lampe chauffant? Un espace commun chaleureux type sale de repos spa avec grande baie vitrée côté EST..., ça pourrait inclure des bean bag... ou simplement des sièges en bois un peu comme ceux retrouvés dans les parcs type chaise longue... ça pourrait faire terrasse conviviale (sans table) l'été avec continuité des concerts haut perchés... espace ludique... chaleureux... atypique... onirique... Installation similaire à Aire Commune dans le Mile End...

Mon idée favorite reste celle de reverdir et rendre l'accès à la nature... vocation première du Mont-Royal! et empêcher l'utilisation pour les sports extrêmes (vitesse à vélo) ou circulation de voitures que je trouve dangereux. Trop d'accidents pour ce lieu familial! Et installation d'un espace convivial pour se réunir autrement que dans une voiture au belvédère. Tout en assurant un service efficace de navette surtout pour les familles et personnes à mobilité réduite. Et un accès express sécuritaire pour urgence/pompiers/livraison/entretien.

Personnellement j'aime aller marcher sur le Mont-Royal et y retrouver un certain calme, lenteur. Observer les plantes et les animaux. Me reposer sous Le Soleil. Faire un pic nic. Et à chaque fois je m'y rends à pieds. Via Jeanne-Mance Mont-Royal McGill ou même parfois via Le Cimetière où j'ai observé des arbres uniques à cet endroit et un grand calme. Ce que je préfère c'est avoir l'impression d'être en pleine forêt au plein cœur de Montréal.

On pourrait dire que le Mont-Royal est le cœur de Montréal et c'est une raison de plus pour en prendre soin et offrir aux visiteurs un lieu inspirant, naturel, préservé et surtout sécuritaire!

Merci 

Marie Hélène Champoux

Sujet: Road over the mountain

Message: PLEASE....keep the road over the mountain open to cars.

Barbara Chapman

I live very close to the staircase to the Mountain on Cote des Neiges and use the Camilien Houde parkway very frequently (when it is available) - it was a major inconvenience to me that it was closed.

It appears that the main reason for closing it had to do with the unfortunate tragic accident involving a biker. This was a personal tragedy - but it should not be a reason or even one of the reasons for inconveniencing a large number of people in the city.

Cutting down on automobile use is also a noble idea - continually improving public transit would certainly help. Personally when I must go somewhere where parking is an issue and public transit is available I use it.

I also ride my bike whenever possible instead of driving.

In summary - I am COMPLETELY AGAINST the permanent or temporary closure of this very convenient way to get across our mountain.

Harvey Charlap

Mont Royal should remain open to vehicles. All year round.

Jane Charron

Hi Office of Public Consultation:

Thank you for the opportunity to voice my opinion. I am 73 years old and don't walk as much as I used to nor bike either. Camillien Houde should still be maintained as a through road so I can go to any of the parking areas and view Montreal. I want to be able to take out-of-town guests and show Montreal off from high without coming from Cote des Neiges Road or from Parc and Cote St. Catherine.

The City has mentioned how quiet Camallien Houde has become since the trial shutdown. That's because no one except bikers can use it the way it should be used. If The City is worried about safety for bikers, then create a separate divided lane for them then they can whiz around to their heart's content. But even that is ridiculous! Make the speed limit for cars lower. If the City is concerned about commuters using it as a through road(that makes sense) ban cars from using it between say 7-9 and 4-6.

respectively

Brian Chernoff



Pourquoi il y tant de dépenses d'argent pour cette voie Cammillien-Houde, cette voie très importante ne devrait jamais être fermée. Pour la sécurisée, ajouter un mur de ciment au centre interdisant piéton, cycliste et auto de tourner à gauche. Ces simples, il faut que nos dirigeants aie des vraies compétence en besoin des citoyens.

On ne peut pas tout interdire aux citoyens!...

Albert Chrétien

The most ridiculous idea ever was to turn away cars from crossing the mountain.. I will vote against every politician who thinks it makes any sense at all.

Ross Christie

Sujet: Project pilote - Mont Royal

Message:

Dupuis le éebut de ce projet en 2018 notre famille n'as pas visité le Mont Royal du à la difficulté de se rendre sans véhicule. Nous étions des utilisateurs réguliers dans les années précédentes.

SVP retourner le Mont Royal à tous les citoyens, par permettent la circulation libre . Le Mont Royal appartient à tous les Montréalais et visiteurs .

Giuliano Cininni

I wish to tell the presiding municipal government that I do not agree with the closure of the road to access the mountain for automobiles. The mountain belongs to all of us and we should all have easy access to it. There can be a compromise worked out where both cars and cyclists can use the mountain safely. Also, dividing the city in two is a very bad idea and those of us who wish to visit the cemeteries whether for personal visits to graves or to photograph the wonderful assortment of birds found there can do so more easily by car.

Carol Clarke Gendron

Sadly I don't feel that this submission, or the hundreds of others, will have much effect, as I feel that M. Ferrandez has already made up his mind. Still ...

I have lived in the Plateau for almost 40 years. During that time I have enjoyed being able to drive across the mountain to my place of work. Initially this was a wonderful slow drive. I could appreciate the change of seasons, the peace and the beauty. Then someone on the radio or in the newspapers suggested that this was a shortcut, and faster drivers started to interfere with my peaceful drive. An increased police presence probably would have stopped these speed freaks, but nothing happened. Then there was an increase of spandex clothed cyclists who used the road as a training ride, and wove in and out of the traffic dangerously. Far from being a route that the average cyclist would take to enjoy the view, the ride up the mountain can only be achieved by someone in very good shape!

So, then they closed the road. I could no longer drive through the cemetery and check on the family grave on my way home from work. I could no longer pick visitors up from the airport and drive them over the mountain and boast of this wonderful haven in the middle of the city. My older neighbours could no longer reach their family graves in the cemetery that they liked to visit regularly. Younger neighbours who liked to picnic with family at the weekend, found it more and more difficult to do this, and gave up trying.

The city in its wisdom even blocked off Penfield so that the only way to get from one side of the mountain to the other was either Sherbrooke (gridlock) or Edouard Montpetit, past the University of Montreal, where far more student cyclists were at risk than any cyclist crossing the mountain!

So what has closing off the road done? Made it more difficult for my older neighbours to access it. Contributed to the already overweening arrogance of competitive cyclists who behaved so dangerously that the cemeteries had to ban cyclists completely, so that now even cycling for pleasure has become more limited.

By all means enforce the speed limit, ticket speeding drivers and irresponsible cyclists, but please leave the road open, and find more creative ways to ensure that all Montrealers and our visitors have access to the mountain.

Robert Seely et Lisbeth Clemens

Sujet: Access to Mount Royal

Message: I would like the access to Mount Royal to be open to cars, cyclists and pedestrians throughout the year.

Linda Cling

I would like access to Mount Royal to be open to automobiles, cyclists, and pedestrians.

Robert Cling

Sujet: Camilen houde

Message:

The experimental closure of cami lien houde this summer was a total disaster given the on going street upheaval and total arrogance of a select few bicycle snobs who feel that they own Mount Royal

Perhaps a true referendum on the question of whether or not the road should be closed or remain open would certainly be well revived by the residents of the island of Montreal

Sincerely

Don Cohen



The entire process made living and working in Montreal so much more difficult! The fact that Dr Penfield and Peel were closed at the same time made for an intense upswing in traffic. That seems counterintuitive! I hope Chemin Camille House remains open to cars all year.

Eric Cohen

Ouvrez la Parc Mt Royal pour tous

Far Cohen

I am very unhappy about the closure of Camille Houde/Remembrance. I don't believe this has served anyone well.

Peggi Cohen

Sujet: Closure of road over Mt Royal

Message:

The following are my comments and recommendations.

Our primary concern is the following:

Whenever a poll or questionnaire was submitted, the majority of citizens in all cases showed they were strongly AGAINST THE ROAD CLOSURE.

Of all the factors which will be considered in making the final decision regarding the road closure, how much weight will be given to the expressed voice of the citizens of Montreal?

Comments:

Report appeared to fit a preplanned conclusion that validated what the city wanted the citizens to believe.

Some of the conclusions were farcical and were to be expected, given that by closing roadways to most vehicular traffic, of course traffic volumes and related side effects have to decrease.

Certain very relevant backup data was missing, such as comparative # of vehicles passing through monitored intersections. The critical sampling was insufficient in order to warrant many of the conclusions.

The key factor that motivated the road closing in the first place, which was improved safety for cyclists and pedestrians, did not materialize. Cyclists still have to share a narrow roadway with buses and cars with little room to spare. And cyclists speeds still average higher than vehicles.

## Recommendations:

Don't completely close the roadway but rather:

- \*separate vehicles from cyclists and pedestrians with barriers.
- \*Encourage the use of the unused roadways for cyclists and pedestrians where vehicles and buses have to share the used one.
- \*Control car speeds with more frequent stops and speed bumps.
- \*Limit cyclists speeds with signage and enforce. Word will get out and should deter chronic speeders.
- \*Create a pull over lane for buses that need to wait at stop signs to discourage illegal passing.

Give proportionate weight to the supporters and detractors of the vehicle restrictions. Will the city's future plans take into account the will of the people?

Peter Cohen

I feel very strongly that the Mountain should remain open to car traffic. I am a biker. I did not find it any safer during the pilot project. To make it safe for bikes, simply make a bike lane, or put the posts or concrete barriers the entire way so that cars cannot make U turns.

Going over the mountain in a car is part of the heritage of Montreal. It is something wonderful and cherished. It is the first place that I take visitors.

I, for one, would be extremely upset if the Mountain is blocked permanently to car traffic. It is definitely something that I would vote against.

The population of Montreal, in all polls, has asked to keep the Mountain open. If you go against the wishes of the population, we will vote you out at the next election, and elect someone who will represent us and open the Mountain again to car traffic.

You promised to listen to us if you got elected. The previous administration was arrogant and did not listen. They were voted out for that reason. To close the Mountain to car traffic against the wishes of your electorate would be hypocritical and arrogant. You would deserve to suffer the same fate as they did.

Peter Cohen

Madame Nicole Brodeur  
Présidente de la commission  
Office de consultation publique de Montréal

Madame la Présidente,

En tant que Montréalais et usagers de Camillien-Houde/Remembrance à titre de cyclistes, de coureurs et d'automobilistes, permettez-nous d'exprimer notre profond désarroi sur l'évolution de l'aménagement de la voie C-H/R et des conclusions du projet pilote.

Nous trouvons les relations entre cyclistes, coureurs et automobilistes plutôt harmonieuses dans l'ensemble sur le Mont-Royal, la chaussée y étant assez large pour que chacun puisse y trouver son bonheur. Malheureusement, le projet pilote vise à favoriser une seule catégorie d'usagers, soit les cyclo-sportifs.

Montréal est l'amalgame de multiples populations vivant dans autant de quartiers avec leurs caractéristiques propres. Cette diversité est un atout et a une très grande valeur humaine et urbaine. Aussi faut-il impérativement préserver les contacts entre tous les Montréalais, sinon nous finirons tous ensilés dans nos quartiers respectifs, ce qui serait très triste.

Mais pour que les Montréalais puissent profiter de cette belle diversité de quartier, il est aussi impératif de préserver une certaine capacité de transit. La voie C-H/R est essentielle à la communication entre les quartiers de Côte-des-Neiges, de NDG, du Plateau et de Ville-Marie. Le Centre-Ville et Outremont ne constituent pas de véritables alternatives pour le transit entre ces quartiers, dû à la congestion chronique de l'un et au caractère résidentiel de l'autre.

Notre expérience de cet été en fut une de frustrations. Nous avons essayé puis arrêté de nous déplacer à l'ouest du Mont-Royal. Aucune visite chez notre épicerie est-européenne de Snowdon, ni chez la super boulangerie de la rue Monkland, ni chez les restos jamaïcains de la rue Victoria, pour ne nommer que ceux là. Notre rapport avec les communautés montréalaises de l'autre côté du Mont-Royal en fut réduit, sinon rendu nul. Et ces commerces ont malheureusement perdu notre clientèle.

En résumé, madame la Présidente, nous vous demandons d'aider la ville et ses dirigeants à prendre la bonne décision. Il faut absolument préserver le lien que constitue la voie C-H/R. Il en va de la diversité montréalaise et du vivre-ensemble.

Merci d'avoir pris le temps de nous lire.

Richard Mondoux / Richard Comeau  
925, boul René-Lévesque Est no 703  
Montréal (QC) H2L 5B1

Je favorise la libre circulation des autos, des vélos et des piétons sur cette voie sur le Mont-Royal. Merci.

Pierre L. Comtois



I am opposed to the Mount Royal road closure. It's been this way since forever why change it now. !

Sheryl Constantine

Please keep it open

Coopersmith Dental Clinic Inc

It makes no sense to keep this road closed to thru traffic.

Ellen Coopersmith

it should stay open to cars as well as bikes  
Do not stop cars from passing over the mountain thanks

Henry Coopersmith

Je crois que les voies d'accès au mont-Royal Camillien-Houde/Remembrance Rd. Soient ouverts pendant tous l'année pour les motoristes .

Joyce Cornforth

Please leave the access road to Mont Royal fully open at all times!

Beverley Coshof

À qui de droit,

Pourquoi fermer les voies d'accès au Mont Royal. Il s'agit d'un chemin public avec des droits acquis qui à mon avis amènent plus de problèmes que de solutions. Avec cette fermeture partielle les touristes en automobile sont confondus de la façon de procéder et qui souvent héritent d'une contravention. Aussi avec cette fermeture le niveau de circulation dans un sens ou l'autre se trouve doublé car les automobilistes doivent rebourser chemin. Même les cyclistes sont pénalisés car il y a plus de voitures dans un sens ou l'autre. Faut pas oublier que beaucoup de ces derniers ne respectent pas les signaux routiers et se mettent eux même en danger. Je suggère de maintenir les voies dans les deux sens quitte à mettre des régulateurs de vitesse i.e. dos d'âne .

L'érection d'un mur n'est pas toujours une bonne solution comme l'histoire du mur de Berlin le confirme.

Bien à vous et j'espère que mon message sera lu  
Alain Côté

Sujet: Keep the Mount Royal road open

Message:

Would you say that the pilot project prohibiting transit traffic on the mountain is “a very good idea,” “a somewhat good idea,” “a somewhat bad idea,” or “a very bad idea ?”

As of 2pm , Nov 25, 2018, 37,930 have signed the petition to keep the road open!

<https://www.change.org/p/val%C3%A9rie-plante-non-%C3%A0-l-interdiction-de-traverser-le-mont-royal-en-voiture?recruiter=536952530>

It is a very bad idea for the city to cut off one of the pleasures Montrealers experience as we (slowly) drive across the mountain, or as we use the parking lot not on our closed east or west access route. Many Montrealers face restrictions necessitating driving to enjoy the mountain.

Recent changes and introductions of stop signs have helped to slow down the traffic! That is fine. Introducing barriers to keep dangerous drivers from making u-turns in blind areas also go a long way to reduce risk of injury.

Right now the roadway is open to competitive cyclists and closed to the rest of us.

The petition to keep the road open now has

Judith Crawley



Hello,

My name is Ivana Cribari and I do take the road up the mountain sometimes. I would like to continue to have access by car AnD by bike up this beautiful ,peaceful place. I work at st-Mary's hospital and live in laval. I do take the mountain sometimes just to enjoy the scenery and bring me back to myself after a crazy day at work. Everyone can enjoy the mountain and it does not have to be by bike! Tourists are allowed to enjoy it too and the most evident way is by car. Yes, for sure a bike lane should be made that is more secure, after all, bikers are also very dangerous and many times take risks and disregard laws and signs! Going to Beaver lake or look out point by bus or walking might not be feasible to all especially the older people. The bike lane should indeed be made to protect everyone. Please make sure that bikers do NOT go to through the cemetery roads. It is disrespectful to our deceased and for those who want quiet time to pray, meditate or what have you.

There is enough room for everyone to be happy. Everyone pays taxes everyone should be allowed to visit the mountain and its surroundings.

I am a car driver so I might seem alittle biased but I am also tired of seeing only bike lanes and bus lanes being built. That lane is always empty and the traffic is excruciating. Let's work together and think of better ways to help our city flourish.

Thank you

Ivana Cribari

Trip advisor, May 4, 2018, rates Mount Royal number 8 of 431 things to do in Montreal. (Note 1) So, do we want to try to improve something rated so high?

Why not change the bottom 8 things? Maybe we should improve something else.

I suggest we mark a perimeter 100 meters from the road warning potential people that want to avoid cars to stay outside this area of 41,000 of 2,800,000 sq meters. (Note 2). Thus, these could enjoy the remaining 85%, 2,759,000 sq meters of the park in peace and quiet. The remaining visitors can still access the entire park and parking and EVERYBODY can travel efficiently across the city without minimal inconvenience.

Montreal can save the salary of extra employees monitoring the traffic, allowing ambulances through, etc. Montreal's budget would only need a one time expense to mark off the 'restricted' area.

Note 2

The park is 692 acres = 2.8002 km<sup>2</sup> = 2,800,200 m<sup>2</sup>

Google earth measurement from armory to 1st intersection is 4.1 Km indicating the distance along the stretch of park. If a 100m quiet zone is avoided by the car antagonists, 4100 x 100 = 41,000 sq m. By avoiding 41,000/2,800,200=15% of the park area, car antagonists can avoid cars and leave the park free for others and cars.

Note1

[https://www.tripadvisor.ca/Attraction\\_Review-g155032-d155373-Reviews-Mount\\_Royal\\_Park-Montreal\\_Quebec.html](https://www.tripadvisor.ca/Attraction_Review-g155032-d155373-Reviews-Mount_Royal_Park-Montreal_Quebec.html)

8,344 reviews.

5,300 excellent          64%

2562 very good	31%
414 average	05%
0 poor or less.	

Leon Cynader

I live in the Plateau, don't own a car, and walk everywhere...but I HATE not being able to take a drive over Mont-Royal occasionally with my friends...you have taken away my use of the mountain and I AM OPPOSED TO CLOSING THE MOUNTAIN TO CARS.

So many better solutions to the problem of speeding cars and rush hour—close it for specific hours in the morning (7-9), build a separated bike lane, put lots of speed bumps, but leave people the ability to enjoy it on a relaxed drive...PLEASE!

Andrea D'Elia

Je suis contre la fermeture de la voie qui mène au cimetière sur la montagne à partir de L'avenue Mont- Royal. Impossible d'apporter ce qu'il faut pour planter les fleurs ou entretenir par autobus. Le détour était excessivement long compte tenu de la distance et de la construction sur Decelles.

Au minimum , cette fermeture ne devrait pas se faire avant la fin du mois de juin et se terminer mi septembre gros max !

C'est beau les vélos mais je paye des taxes moi aussi !!

Merci

Johanne Dagenais

Je suis d'accord qu'on ferme cette voie aux véhicules tel qu'on a fait pendant le projet pilote. Je prends des marches dans la montagne et c'est tellement plus tranquille quand il n'y a pas de trafic. Merci.

Denis Dalpe

Do not close the road. Find a way to share the road safely amongst the many people that want to use it.

Bert Dana

To Whom It May Concern

It is a bad idea to close Mount Royal for regular traffic

John Dari



I was so disappointed with the choice to close off access on Mount Royal. I think as citizens and tax payers we should have the right to access all of Mount Royal, not just cyclists. This city has been an embarrassment! I should be able to have access to go visit my Mother's grave from any direction. I shouldn't have to travel to the opposite side of the mountain from where I live just to please a few cyclists and the Mayor. She seems to have her own agenda without considering the citizens. I am really appalled! Come next year, Mount Royal should remain open to all!!!

Demetra Darsaklis

Ce projet "pilote" aura-t-il permis d'avancer sur l'avenir du mont royal ou a-t-il simplement gêné les automobilistes et dégradé le trafic déjà critique aux alentours ?

Le problème de "transit" devant être réglé à la source (contournements inefficaces et trop lents du mont royal), je ne vois pas sur quels motifs peut-on entraver la liberté de circulation des automobilistes de Montréal. Sachant que le prétexte de sécurité étant faux dans ce projet pilote car si les automobilistes représentaient un danger pour les cyclistes, alors il suffit de sécuriser (murets en béton, rond points) les endroits à risques du parcours déjà bien connus.

J'ai personnellement utilisé cette voie comme transit à quelques occasions (hors période de pointe) car cela me permet d'apprécier de beaux paysages de la ville sans être coincé par des feux non synchronisés ou des voies en sens uniques pleines de travaux. Pour rappel, cette voie ne fait pas partie du parc, mais est bien placée sur son bord ce qui ne nuit pas à la tranquillité du parc puisque le côté sud (vers le centre ville) reste lui sans accès automobile. Enfin n'oublions pas l'impact positif d'utilisation du parc de la part des automobilistes qui viennent promener leurs chiens ou manger des grillades en famille, chose pas toujours pratique en autobus.

Merci.

Nicolas Daviot

One of the most beautiful views in the world to me...I'm too old  
for a bicycle so do not take my mountain access away from me!

Lenora Davis Mendelman

I would like the Cam. Houde Parkway Open to  
connectbothsides of the city and miuntain

Gloria Davis

Sujet: Circulation de transit

Message:

Le parc du Mont Royal a retrouvé son calme .il faut maintenir l interdiction de traverser et revenir à sa destination première ..  
cette destination n est pas une autoroute .

Mathilde De Falco

Je suis contre le blocage de Camilien Houde. Cet automne ça a causé BEAUCOUP de congestion automobile sur les routes contournant le Mont Royal!!! Notamment (côté Sud) sur l'avenue Decelles, l'avenue Gatineau et le Chemin de la Côte-des-Neiges. Également sur le Chemin Côte-Sainte-Catherine et le Boulevard Édouard-Monpetit. Cela m'a, sans réelle nécessité à mon avis, occasionné beaucoup de complications (et de tensions!) lors des mes déplacements pour aller et revenir du travail. Je suis convaincue qu'on peut trouver une façon de sécuriser l'utilisation de Camilien-Houde par les cyclistes sans pénaliser les automobilistes!!!

Viviane Décarie

## **Projet d'interdire le transit en véhicule personnel sur le mont Royal – Réflexions et propositions**

**Sophie DeCorwin, Montréalaise, décembre 2018**

Ce texte témoigne d'une expérience particulière du mont Royal comme point de départ à des réflexions sur le projet pilote de l'été 2018. Il conclut sur des propositions pour l'avenir des chemins Camilien-Houde et Remembrance.

Le projet d'interdire la circulation de transit en véhicule personnel sur le mont Royal n'est pas récent. Il découle selon moi d'une montagne idéalisée. L'expérience de l'été 2018, qui visait à valider son opportunité et sa faisabilité, a suscité des inconvénients importants, voire de l'anxiété pour nombre de riverains du mont Royal, alors que la montagne doit rester une source de mieux-être pour tous. Le projet pilote n'a pas fait la démonstration que l'interdiction puisse devenir permanente sans que les coûts excèdent les bénéfices. C'est pourquoi j'accepte de partager une expérience très personnelle, dans l'espoir de contribuer à une meilleure compréhension des enjeux du projet mis de l'avant par la Ville de Montréal.

Après analyse des documents de la consultation, ma vision pour l'avenir des chemins Camilien-Houde et Remembrance est celle d'un **axe réaménagé pour mieux s'intégrer au paysage d'un parc patrimonial et le mettre en valeur, où la circulation de transit est permise à vitesse réduite.**

### **Les temps de la vie – Une histoire de famille**

On peut difficilement raisonner l'aménagement de la montagne en classant les usagers dans quelques grandes catégories hermétiques : les automobilistes, les cyclistes, les piétons, les familles... Aux différents temps de la vie, chacun peut s'identifier à l'une ou à plusieurs.

Mes parents ont fréquenté le mont Royal bien avant ma naissance, y ont promené leurs filles au milieu du siècle dernier; mon père nous y a initiées au ski de fond. Dans l'adolescence, je m'y rendais en autobus avec mes skis ou mes raquettes. L'été, j'y allais à vélo à la recherche d'un îlot de fraîcheur et de verdure. Adulte, c'est à pied et en ski de fond que j'ai arpenté le mont Royal jusqu'ici.

C'est au chic restaurant exploité alors au pavillon du lac aux Castors que nous avons fêté l'anniversaire de ma mère pour une dernière fois hors des murs de sa résidence. Nous n'avions pas prévu nous retrouver en plein chantier de rénovation du bassin : clôtures, obstacles à la mobilité, paysage perturbé... Pour ma mère, poussée dans un fauteuil roulant sur l'asphalte cahoteux des chemins défoncés, le bonheur n'était pas au rendez-vous. Rendus à la Maison Smith, nous avons attendu que mon conjoint récupère l'auto au stationnement du lac aux Castors et viennent nous chercher pour rentrer au bercail.

**L'automobile n'est pas toujours un choix; le transport collectif n'est pas toujours une solution viable.**

La croissance démographique et l'intensification de la circulation automobile, constantes, ont rendu l'accès à la grande nature plus difficile depuis le centre de l'agglomération montréalaise. Aussi mon couple a-t-il décidé, il y a bon nombre d'années, de toujours privilégier le ski de fond sur le mont Royal tant que les conditions y sont praticables, plutôt que de faire une longue route vers des centres de ski hors de la région. Cela fait partie de notre effort pour réduire notre empreinte environnementale, dans ce cas-ci en réduisant notre utilisation de l'auto. Lorsqu'il est impossible de sortir de la ville pendant les mois d'hiver, nous échapper sur le mont Royal nous procure cette bouffée d'air dont nous avons besoin pour garder le moral.

Nous avons coutume de prendre le stationnement à la journée : deux heures de ski de fond, une pause au café de la Maison Smith, puis une autre heure sur les pistes... à tourner en rond, mais revivifiés, savourant des moments de féerie hivernale comme le mont Royal en garde toujours le secret.

L'été, nous préférons le vélo sur le réseau cyclable de la ville, notamment sur les bords du canal de Lachine ou du fleuve. C'est donc l'automne et l'hiver, hors des mois touchés par le projet pilote, que nous visitons surtout le mont Royal. Néanmoins, si la Ville devait décider d'ériger des obstacles permanents à la circulation sur le mont Royal, sur la base d'une expérience menée en période estivale, mon couple serait directement touché.

## **Les contraintes de la vie**

Nous avons la « chance » d'habiter près de la montagne, près de la limite ouest du Site du patrimoine du mont Royal. C'est aussi un choix. Lors de notre plus récent déménagement, la proximité de la montagne figurait au sommet de nos critères de décision, avec la lumière du soleil et la proximité du travail (distance de marche ou de vélo, transport collectif). Un tel choix a son prix, compte tenu de la valeur des immeubles et des logements locatifs dans les quartiers environnant la montagne.

Nous pouvons donc nous rendre à pied sur la montagne pour nous promener à l'occasion, traversant le cimetière pour atteindre le parc ou empruntant la nouvelle piste multifonctionnelle aménagée à son pourtour sur Côte-des-Neiges. L'hiver, nous utilisons l'auto pour aller skier sur le mont Royal, compte tenu des équipements et des vêtements à transporter, et de limites physiques qui me sont propres.

Il n'empêche que, depuis trois décennies, le vélo a été mon principal moyen de transport en ville (y compris pour le travail) sauf pendant les quatre mois d'hiver; ont suivi la marche et le transport collectif. Depuis 20 ans, mon conjoint se rend au bureau à pied uniquement. L'auto sert au besoin, mais surtout pour sortir de Montréal et retrouver la vraie nature lorsque nous le pouvons.

**L'auto peut répondre à un réel besoin.** Or, stationner au lac aux Castors n'est pas gagné lorsqu'on habite à l'ouest de la montagne, compte tenu du petit nombre de places existantes, préférées des patineurs, de l'est comme de l'ouest. Toutes les places sont prises



aux heures où nous allons sur la montagne pour le ski. Stationner à la Maison Smith s'impose, et même là, une place n'est pas garantie par les très belles journées d'hiver, *a fortiori* si elles coïncident avec un jour de congé.

Pour moi, un stationnement en périphérie ou le transport collectif ne sont pas des options pour le ski de fond. Or, s'il devenait impossible de nous rendre directement à la Maison Smith en auto par le plus court chemin, nous serions obligés de parcourir une distance plus de deux fois plus grande, au risque de tripler le temps de transport, compte tenu des conditions montréalaises.

Voilà l'ironie de ce projet, qui pousse autant les visiteurs du parc que les véhicules en transit à augmenter les distances parcourues, au prix de pertes de temps et de nuisances additionnelles dans les quartiers voisins (achalandage, pollution, bruit, sécurité routière diminuée).

Pourquoi vouloir empêcher des visiteurs du parc de rouler sur 3,6 km vers le stationnement de leur choix sur le mont Royal pour pratiquer une activité respectueuse de l'environnement dans des conditions favorables? Pourquoi les obliger à doubler ou tripler l'empreinte environnementale de leur activité? Pendant ce temps, d'autres Montréalais traversent impunément la ville pour faire une balade en auto dans les Laurentides et s'offrir un brunch à Val-David? Cela met en lumière un côté quelque peu absurde du projet.

### **Un parc progressivement moins accessible**

De notre logement à une place de stationnement à la Maison Smith, nous parcourons 3,6 km. Les samedi 10 et dimanche 11 février 2018, ce trajet a pris respectivement 13 minutes (derrière un autobus sur Remembrance pour deux arrêts) et 11 minutes. Le stationnement était quasiment vide dans les deux cas et il y avait peu de circulation. À partir de la rue Côte-des-Neiges, j'ai compté quatre panneaux d'arrêt sur Remembrance et deux ou trois pour la voie d'accès au stationnement. Mais ce trajet peut prendre jusqu'à 20 ou 25 minutes lorsqu'il y a foule, et je me souviens d'une fois récente où, prenant le chemin du retour vers l'ouest depuis la Maison Smith, nous avons vu en direction inverse une longue file de véhicules à l'arrêt, s'étirant jusqu'à Côte-des-Neiges.

Faire le tour de la montagne pour atteindre la Maison Smith impliquerait un trajet de 8,4 km, soit plus du double, et au moins 20 minutes en l'absence de circulation ou d'obstacle. Ce temps de transport passerait aisément à 30 ou 40 minutes selon les circonstances (heure de pointe, chantier, accumulation de neige, incident, etc.).

L'idée que les divers chantiers de construction ou de réfection finiront par finir à Montréal, ainsi que les bouchons de circulation, apparaît sans fondement. Au contraire, la densification constante de l'occupation du territoire montréalais induit une hausse des déplacements en tous genres, tous modes de transport confondus. Malgré l'élargissement des trottoirs sur Côte-des-Neiges, dans la section commerciale, le marcheur est parfois pris dans des bouchons de circulation piétonne! Je ne vois pas la fin de cette tendance. Ainsi,

l'allongement des trajets empruntés par les uns et les autres ne peut que multiplier le temps consacré au transport ainsi que les nuisances.

À cet égard, on doit rappeler l'importante intervention qui a ralenti la circulation sur les chemins Camilien-Houde et Remembrance (l'axe CHR) il y a moins de 10 ans. Mon ménage habitait alors plus au nord dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges. Il y avait auparavant deux voies dans chaque direction sur le chemin Remembrance. La réduction de deux à une seule voie, l'ajout d'arrêts obligatoires et la fermeture de l'accès ouest au stationnement de la Maison Smith ont tous contribué à rallonger notre trajet d'au moins 10 minutes dans chaque direction. Dans le meilleur des cas, cela nous prenait désormais 25 minutes pour atteindre notre destination malgré la courte distance... sinon plus.

Avec une seule voie dans chaque direction sur l'axe CHR, le moindre événement peut créer un bouchon de circulation, incluant l'immobilisation d'un autobus à un arrêt. Alors, ce trajet vers la montagne à partir du secteur nord de l'arrondissement pouvait prendre de 30 à 40 minutes à l'occasion, occasionnant beaucoup de frustration.

Nous nous sommes rapprochés du mont Royal en déménageant, mais d'autres contraintes sont apparues. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges a décidé de fermer ses portes situées sur le chemin Remembrance près du lac aux Castors, la fin de semaine, autant pour les piétons que les autos. L'hiver, ce passage est fermé en tout temps. Pendant au moins deux ans, nous nous sommes donc contentés de promenades dans le cimetière sans pouvoir déboucher sur le parc du mont Royal, jusqu'à ce que nous trouvions récemment le moyen de sortir par le cimetière voisin.

Le temps compte. Lorsqu'on dispose de deux ou trois heures pour une promenade à pied ou en ski, il est onéreux d'en sacrifier toute une au transport, que ce soit en auto ou en autobus. L'accès au parc du Mont-Royal à pied est toutefois plus ou moins aisé en provenance de l'ouest, à moins de pouvoir emprunter la voie des cimetières. Il faut autrement marcher le long du chemin Côte-des-Neiges, une artère très passante, puis du chemin Remembrance, peu accueillant.

À ce chapitre, la piste multifonctionnelle espérée, que la Ville avait promise pour relier les différents points d'intérêt de la montagne pour les marcheurs, les cyclistes et les skieurs semble s'être résumée à l'actuelle allée de gravier aménagée en rive du chemin Côte-des-Neiges, le long de la clôture de fer forgé du cimetière. La piste améliore l'expérience du déplacement sur Côte-des-Neiges, par rapport à la marche sur le trottoir au côté des véhicules, mais reste un compromis pour celui qui cherche une promenade tranquille. Rendu sur le chemin Remembrance, il n'y a aucun trottoir entre l'entrée sud du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges et le Poste de cavalerie. **La reconfiguration de l'échangeur Côte-des-Neiges–Remembrance serait l'occasion de revoir ce secteur difficile et déprimant pour les piétons, en y intégrant des voies piétonnes dignes de ce nom et en créant une expérience paysagère à la hauteur de notre grand parc.**

## Le besoin de connectivité

Pouvoir circuler librement entre les différents stationnements ou points d'intérêt du parc du Mont-Royal est nécessaire. L'axe CHR répond aussi à un besoin de connectivité entre les secteurs de la ville de part et d'autre de la montagne, d'où l'importante circulation de transit. Les idéateurs du projet pilote l'ont reconnu implicitement en permettant le transit des autobus, des véhicules d'urgence et des autocars.

Certains ont soulevé que l'axe CHR ne se trouve pas à l'intérieur du parc en soi, mais à son pourtour, si bien qu'il devrait être vu à la fois comme une rue ordinaire, une voie d'accès au parc et aux cimetières, et une voie de transit reliant les secteurs à l'est et à l'ouest de la montagne. La carte officielle du parc montre que les chemins y sont bien intégrés, mais à la toute limite, ce qui revient finalement au même sur le plan pratique. L'axe CHR s'assimile bien à une voie de circulation en bordure d'un parc du point de vue du transit. D'ailleurs, il est acquis que les autobus continueront de transiter par le mont Royal, pour les passagers en transit autant que les usagers du parc.

Cet axe nécessite toutefois une cure de jouvence pour atteindre divers objectifs, paysagers et sécuritaires parmi d'autres. Le succès du réaménagement de l'ancien échangeur des Pins, qui a redonné l'avenue du Parc aux piétons et aux marcheurs, donne espoir que l'on puisse aussi accomplir un petit miracle sur le mont Royal, à une toute autre échelle bien entendu.

À Central Park, à New York, quatre rues de traverse à double sens, en continuité de la trame urbaine, assurent le transit des véhicules d'un bord à l'autre du parc. La circulation automobile y est maintenue, même si on l'a interdite sur les autres chemins qui serpentent à l'intérieur du parc<sup>1</sup>. Ces rues de traverse ont été aménagées de façon à ne pas nuire aux activités dans le parc : elles « passent à travers des tranchées et des tunnels pour ne pas interrompre la circulation » dans le parc (document 3.11), sans être recouvertes pour autant. Elles illustrent un besoin reconnu d'assurer la connectivité entre les parties de la ville. Si la configuration du terrain était comparable, ce modèle appliqué ici consisterait à prolonger des rues telles que Peel ou de la Montagne, au sud du mont Royal, jusqu'à ce qu'elles atteignent le chemin Côte-Sainte-Catherine, au nord. La trame urbaine s'est cependant développée à Montréal très différemment, en encerclant progressivement la montagne. D'où l'axe CHR qui le traverse sur sa longueur.

Chaque parc s'inscrit dans une réalité qui lui est propre. Les expériences vécues ailleurs dans le monde peuvent être inspirantes, mais elles ne sont pas nécessairement transposables ici, avec **un parc adossé à des cimetières plus grands, une montagne escarpée et un hiver rigoureux, ainsi que la pratique traditionnelle du patin, de la luge et du ski.**

<sup>1</sup> <http://www.centralparknyc.org/visit/rules-and-regulations.html#driving>

« The four Central Park transverse roads that run crosstown at 66th, 72nd, 86th, and 96th Streets are open to motor vehicles. » Page consultée le 28 novembre 2018.

## Les débits véhiculaires et le transit

Les relevés effectués pour quantifier et caractériser le débit des véhicules sur le mont Royal, avant et pendant le projet pilote, démontrent l'importance de la circulation de transit les jours de semaine dans l'axe CHR, surtout aux heures de pointe. Ils démontrent également l'efficacité de l'interdiction de transit à la réduire (baisse d'au moins 75 %). La diminution du transit est aussi importante la fin de semaine, dans les heures les plus achalandées, mais dans une beaucoup moindre mesure (baisse d'au moins 25 %) (document 3.14).

Ce résultat est qualifié de « succès », autant par la firme que par la Ville. Mais certaines retombées s'apparentent moins à une réussite.

La réduction de la circulation de transit à l'intérieur des cimetières est nettement positive, mais la difficulté d'accéder à ceux-ci du côté sud est une retombée négative importante. L'impossibilité des visiteurs du parc de circuler entre ses points d'intérêt est également problématique.

Des centaines d'automobilistes ont ainsi contrevenu à l'interdiction de circuler entre le lac aux Castors et la Maison Smith (600-700 contrevenants par jour en juin, nombre qui a chuté à environ 300-400 en septembre). Mais la grande majorité d'entre eux, les deux tiers ou les trois quarts selon le jour, ne transitaient pas par la montagne; ils empruntaient le tronçon interdit pour accéder aux cimetières ou aux stationnements du parc situés de l'autre côté, exprimant un réel besoin d'accès (documents 3.13 et 3.14).

L'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce présente la plus forte densité de population en bordure du mont Royal. Or, les constats de la Ville font aussi ressortir, en page 5, que les automobilistes venant de l'ouest, de ce côté de la montagne, ont été davantage touchés que ceux venant de l'est, que ce soit en semaine ou la fin de semaine :

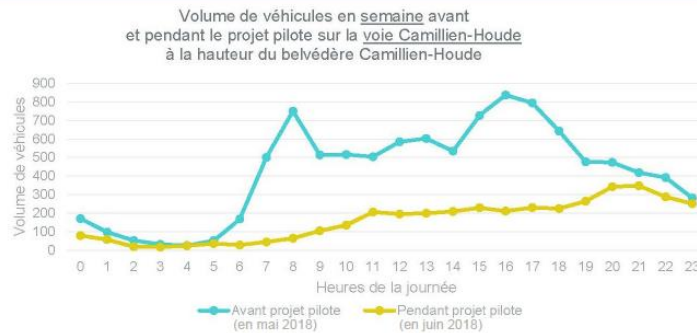
- Les débits véhiculaires en provenance de l'est (chemin Camilien-Houde) ont diminué de 6 300 véhicules la semaine et de 3 100 véhicules la fin de semaine.
- Les débits véhiculaires en provenance de l'ouest (chemin Remembrance) ont toutefois diminué de 8 100 véhicules la semaine et de 4 100 véhicules la fin de semaine, donc beaucoup plus.

Il en ressort que **les choix d'aménagement de l'axe CHR doivent également tenir compte de l'équité entre les différents bassins de population jouxtant la montagne, pour que les bénéfices du parc ne soient pas accaparés par les uns au détriment des autres.** À cet égard, le trajet entre la Maison Smith et Westmount « prend désormais 45 minutes, alors qu'il n'en fallait que 15 auparavant », selon un témoignage rapporté dans le compte rendu des ateliers organisés par l'Office de consultation publique de Montréal (l'Office) (document 6.6).

L'écart est important entre les deux chemins relativement à la réduction de la circulation, soit une baisse additionnelle pour Remembrance de 1 800 véhicules en semaine et de 1 000 véhicules la fin de semaine. Une partie des véhicules déviés du côté ouest a pu contourner la montagne pour accéder à la Maison Smith par le chemin Camilien-Houde.

*Extrait des constats préliminaires de la Ville, page 5 (document 3.13) :*

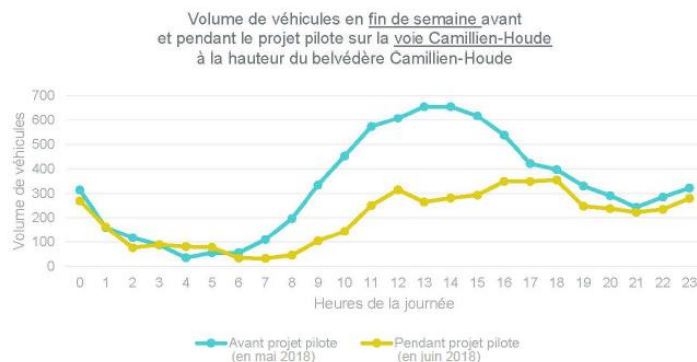
## Constats reliés à la circulation (suite)



### Débits véhiculaires par jour en semaine

(selon les comptages de mai et de juin 2018)

- Avant, sur CH : ± 10 000
- Pendant, sur CH : ± 3 700
- Avant, sur Rem. : ± 10 800
- Pendant, sur Rem. : ± 2 700



### Débits véhiculaires par jour en fin de semaine

(selon les comptages de mai et de juin 2018)

- Avant, sur CH : ± 7 700
- Pendant, sur CH : ± 4 600
- Avant, sur Rem. : ± 7 300
- Pendant, sur Rem. : ± 3 200

5

La fréquentation plus élevée des stationnements de la Maison Smith est en partie liée à la moindre capacité d'accueil des stationnements au lac aux Castors. Ainsi, les grands stationnements de la Maison Smith sont les plus utilisés, quelle que soit la provenance des véhicules. Il serait d'ailleurs logique de maintenir cet état des choses. Agrandir les stationnements au lac aux Castors serait problématique compte tenu de la configuration des lieux près du bassin d'eau et de son pavillon. Il serait incohérent d'ajouter des places de stationnement à cet endroit pour en retirer à la Maison Smith. L'effet net serait une perte de qualité de l'aménagement de la montagne. **Mieux vaut assurer un lien routier entre les stationnements des deux côtés, à défaut de maintenir l'autorisation de circuler librement sur l'axe CHR.**

### *Au pourtour de la montagne*

Selon le rapport de suivi du projet pilote déposé par la Ville (document 3.14), les relevés de circulation faits à certaines intersections autour de la montagne mènent à conclure que la déviation de la circulation de transit empruntant le mont Royal n'a pas eu d'effet important sur le réseau routier autour de celui-ci : « [...] le réseau routier aux abords du

mont Royal a la capacité d'absorber la hausse des débits autant à l'heure de pointe du matin que de l'après-midi. » Mais la saturation a été atteinte sur la rue Decelles, selon les données.

Mon conjoint travaille à l'angle des rues Decelles et Queen-Mary, où il travaillait déjà dans les années 1980. Il connaît bien le secteur. Tout l'été, il s'est étonné de l'intensité de la circulation automobile sur Decelles, notant la difficulté des piétons à traverser la rue à l'heure du midi (aucun relevé n'a été pris à l'heure du midi ou à cette intersection). Or, la situation est subitement revenue à la normale en novembre. C'est en écoutant la webdiffusion de la soirée de relance du projet pilote, tenue par l'Office le 8 novembre 2018, qu'il a fait le lien entre ses observations et le projet pilote. Un lien est plausible, faute de pouvoir expliquer autrement l'importante hausse de la circulation jusqu'à la fin d'octobre, précisément sur la durée du projet pilote.

**On doit aussi prévoir des contrecoups plus importants en conditions hivernales si une interdiction permanente de transiter sur le mont Royal était appliquée.**

### **Un parc de plus en plus sonore**

Pour juger adéquatement des retombées du projet pilote sur le bruit à l'intérieur du parc, il aurait fallu documenter antérieurement les niveaux sonores sur au moins une année. Trop de facteurs, entre autres saisonniers, contribuent au climat sonore urbain du mont Royal. Il est difficile d'en juger sur la base d'observations sur une seule journée avant le projet et une autre pendant celui-ci, ou sur la seule foi des impressions des visiteurs.

Que compare-t-on au juste? Nos plus récentes visites sur le mont Royal avant la coupure du transit ont nécessairement eu lieu en hiver ou au printemps, à moins que ce ne soit l'été précédent. Mais chaque année, on ne peut que jouir de l'apaisement naturel de la ville pendant les mois d'été, lié au temps des vacances, au climat plus clément (sécheresse de la chaussée et pneus d'été) et à la végétation qui déploie partout son feuillage absorbant.

La suppression de deux des quatre voies de circulation du chemin Remembrance, il y a quelques années, n'a rien changé au bruit. Au contraire, la rumeur urbaine s'accroît d'année en année. Elle vient autant de loin que de proche. Le dimanche 14 octobre 2018, pendant le projet pilote, un marcheur pouvait entendre distinctement les tam-tams du parc Jeanne-Mance, dans les sentiers autour de la croix. Il est vraisemblable que le bruit de fond provienne autant de l'avenue du Parc et du chemin Côte-des-Neiges, des artères à huit et six voies respectivement, que des deux voies de l'axe CHR.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'avenue du Parc traverse le Site du patrimoine du mont Royal comme l'axe CHR. Évidemment, il n'a jamais été question d'interrompre la circulation de transit sur l'avenue du Parc au motif qu'elle perturbe la tranquillité des promeneurs dans les parcs qui la jouxtent.

## *Les relevés sonores effectués*

Les notions physiques qui permettent de quantifier le bruit sont complexes, et leur maîtrise nécessite des connaissances mathématiques. Les observations suivantes reposent sur des connaissances générales et empiriques.

Les relevés sonores ont été pris à deux dates sur une période de 24 heures : du 16 au 17 mai 2018 avant le projet pilote et du 20 au 21 juin 2018 pendant le projet pilote. Il devrait y avoir un apaisement naturel entre ces deux dates, car la seconde correspond à la fin des classes, aux études primaires et secondaires, et à la fin de la période intensive du printemps, pour plusieurs facultés ou écoles universitaires. Tout cycliste montréalais vit avec bonheur l'apaisement de la circulation et du bruit dès le début des mois d'été, jusqu'à la rentrée de septembre. Il aurait donc fallu plus de relevés, à différents moments de l'année et du projet pilote, pour tirer des conclusions, comme le reconnaissent les auteurs du rapport de suivi (document 3.14).

Selon les statistiques officielles, le nombre d'étudiants à temps plein à l'Université de Montréal est moins du quart au trimestre d'été comparativement aux autres trimestres, et le nombre total d'étudiants inscrits moins de la moitié<sup>2</sup>. Plusieurs facultés offrent une session intensive d'été se déroulant sur les mois de mai et de juin, qui prenait fin les 21 ou 22 juin 2018 cette année, selon le cas, incluant les examens<sup>3</sup>. Devrait s'ensuivre une diminution de la circulation et du bruit.

Il serait utile de réfléchir pareillement à l'incidence du calendrier scolaire des établissements d'enseignement anglophones au sud de la montagne, sur les débits véhiculaires et le bruit afférent, notamment sur l'avenue du Docteur-Penfield. Les relevés sonores du 20 au 21 juin sur cette voie révèlent une légère hausse du bruit pendant le projet pilote, menant les auteurs du rapport de suivi (document 3.14) à conclure que l'effet est négligeable.

Se pourrait-il que l'ajout de véhicules déviés de l'axe CHR ait simplement annulé une baisse saisonnière habituelle de la circulation et du bruit à l'endroit où les relevés sonores ont été faits à la fin de juin sur Docteur-Penfield? Une telle hypothèse est impossible à cerner ou à apprécier faute de données historiques comparables. Il reste les témoignages éventuels de riverains.

\*

Les relevés sonores soulèvent plusieurs autres questionnements.

---

<sup>2</sup> Voir les statistiques officielles de l'Université pour les trois dernières années complètes :  
[https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/statOfficielles/ins\\_hiv\\_17.pdf](https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/statOfficielles/ins_hiv_17.pdf)  
[https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/statOfficielles/ins\\_ete\\_17.pdf](https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/statOfficielles/ins_ete_17.pdf)  
[https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/statOfficielles/ins\\_aut\\_17.pdf](https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/statOfficielles/ins_aut_17.pdf)

<sup>3</sup> Voir par exemple le calendrier de la Faculté de droit :  
[https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/calendriers/DRT\\_CalendrierFacultaire\\_2017-2018.pdf](https://registraire.umontreal.ca/fileadmin/registrariat/documents/calendriers/DRT_CalendrierFacultaire_2017-2018.pdf)

L'échelle des décibels est une échelle logarithmique. Un décibel est un ratio et non une valeur absolue. Une différence de 1 décibel n'est pas perceptible ou à peine, mais ajouter 3 décibels double le niveau sonore. Accroître le bruit de 10 décibels le décuple. Aussi, la résultante en termes de bruit dépend du niveau sonore avant la hausse.

Le bruit ambiant (Leq ou LAeq) est l'énergie acoustique moyenne enregistrée sur une période donnée (une heure ou 24 heures pour ce qui concerne les données récoltées au cours du projet pilote). Autrement dit, c'est le niveau sonore qui, s'il avait été constant sur la période considérée, aurait produit la même énergie que le bruit variable enregistré.

Selon le rapport, le bruit ambiant sur Camilien-Houde s'est amélioré, et les gains sont « de l'ordre de 3 dBA », comme pour le bruit moyen. L'évolution de l'indicateur, selon les données fournies, est plus précisément de 2,3 dBA sur une période de 23 heures, soit 66,7 dBA moins 64,4 dBA. Il manque 50 minutes de données en pleine heure de pointe du soir, de 16 h 49 à 17 h 39. Le rapport n'explique pas cette lacune ni son incidence possible sur l'analyse.

Une réduction de 3 dBA signifierait que le **bruit ambiant** a diminué de moitié sur Camilien-Houde en semaine. Une baisse de 2 dBA serait moins probante. Un tel résultat répondrait-il aux attentes au regard de la réduction draconienne de la circulation enregistrée dans le parc (75 % de moins en semaine) et de la baisse simultanée de la limite de vitesse de 50 à 40 km/heure?

Par rapport au **bruit moyen**, la **baisse de 3 dBA** du niveau sonore atteint ou dépassé pendant 50 % du temps de mesure (L50 %) est-elle vraiment attribuable à la réduction du transit ou surtout à la réduction de la vitesse maximale permise de 50 à 40 km/heure? Avec seulement le quart du nombre antérieur de véhicules, roulant à vitesse réduite, pourquoi la diminution du bruit moyen n'est-elle pas plus importante?

Que ce soit en montée ou en descente, la génération de bruit est directement liée à la vitesse d'un véhicule. Un seul automobiliste pressé peut faire plus de bruit qu'une procession funéraire roulant à basse vitesse. Par ailleurs, les autobus, en plus grand nombre pendant le projet pilote contrairement aux autos, produisent beaucoup plus de bruit à la même vitesse, compte tenu de leur taille. Un cycliste devine à l'oreille la masse d'un véhicule derrière lui, auto, camion ou autobus.

Pourquoi le **bruit de fond** a-t-il pour sa part **augmenté de 3 dBA**, qu'il s'agisse du niveau sonore atteint ou dépassé 90 % ou 95 % du temps (L90 % et L95 %)? Le bruit de fond, constant dans le parc, a donc doublé sur Camilien-Houde. La question reste : d'où provient cette hausse alors que l'été commence? Serait-elle en partie liée aux contrecoups de la déviation du transit et de l'allongement des trajets, au pourtour de la montagne?

Il est rare que l'on soit dérangé par des bruits de pointe sur la montagne en ski de fond l'hiver. Mais la rumeur urbaine y a crû d'année en année, ce bruit de fond qui résulte de toutes les sources sonores dans un rayon de plusieurs kilomètres autour du parc. La



perception d'un son diminue de façon exponentielle à mesure que l'on s'éloigne de sa source : la diminution de l'intensité du son est fonction de la distance au carré. Tout son finit par se fondre dans la rumeur, à moins d'une puissance exceptionnelle.

La direction des vents peut aussi jouer sur l'environnement sonore, tout comme le bruissement des feuilles, dans l'air en mouvement, peut aider à masquer la rumeur de la ville. Sur le bord d'un grand lac, selon l'orientation du vent, on peut entendre à plus de 2 km le moteur d'une tondeuse à gazon sur l'autre rive. Sur un balcon de l'arrondissement de Côte-des-Neiges, on entend le Grand Prix de Formule 1 à l'île Notre-Dame et les grands feux d'artifice dans l'est de la ville. Et que dire des avions!

**Il n'est donc pas scientifiquement prouvé que l'élimination de la circulation de transit ait amélioré significativement l'environnement sonore sur la montagne**, compte tenu des limites de l'expérimentation et compte tenu du rôle important, en la matière, de la limite de vitesse simultanément réduite. Mais on peut affirmer que **le moyen le plus simple et efficace de réduire la génération du bruit automobile sur la montagne est de réduire la vitesse maximale permise aux véhicules à moteur, qui pourrait être de 30 km/heure, comme pour les voies d'accès à certains parcs nationaux**. Une telle mesure inciterait aussi certains automobilistes à choisir un autre trajet. Lorsque le GPS ou Google Maps affiche le meilleur parcours, une différence d'une seule minute peut faire la différence.

## De l'air respirable

Le projet pilote a vraisemblablement généré plus de polluants, globalement, compte tenu de l'allongement des trajets pour nombre d'automobilistes, comme le démontre le rapport de suivi (document 3.14). L'analyse a été faite sur une base théorique, à défaut de données, mais sa logique est implacable. Or, les polluants sont transportés par le vent, si bien que leur intensification autour de la montagne n'épargnera pas celle-ci.

La pollution sur la montagne vient d'aussi loin que les industries de l'Ontario et de la Nouvelle-Angleterre. Les émissions en provenance du boulevard Décarie, tout proche, sont poussées sur le mont Royal par le vent d'ouest, dominant. L'idée que l'on puisse significativement améliorer la qualité de l'air sur le mont Royal en renvoyant au pourtour le transit actuel est donc loin d'être convaincante.

Et quel gain pour la santé si les Montréalais respirent quotidiennement un air d'autant plus pollué que les distances parcourues par les autos, au bas de la montagne, sont allongées?

## La sécurité sur la montagne

La mort du jeune cycliste Clément Ouimet a été l'élément déclencheur du projet pilote d'interdire le transit sur la montagne, précipitant sa mise en œuvre dès le lendemain des dernières élections municipales. L'idée de réduire la circulation sur le mont Royal n'était pas nouvelle. On avait déjà reconfiguré l'axe CHR en éliminant la moitié des voies sur Remembrance, punissant d'ores et déjà les personnes se déplaçant en automobile, sans gains pour l'environnement de la montagne.

Les voies retranchées permettaient pourtant de dépasser les autobus à l'arrêt, et leur élimination a vraisemblablement nui plus qu'autre chose. C'est ce qui encourage maintenant les automobilistes et les cyclistes à s'avancer dans la voie à contre sens pour dépasser les autobus immobilisés. Le rapport de suivi (document 3.14) présente d'ailleurs le même constat et indique que « des temps d'arrêt assez longs ont été observés [à l'arrêt d'autobus de la Maison Smith] en raison du nombre de montants/descendants, de la lenteur de paiement ou des questions posées au chauffeur (usagers occasionnels, touristes). »

**Il y a lieu de mettre les arrêts d'autobus sur une courte voie d'évitement, en retrait de la circulation, pour ne pas interrompre le trafic à chaque fois qu'un autobus s'y arrête. Dans la même logique, placer les arrêts d'autobus (et les voies d'évitement) au-delà des accès aux stationnements permettraient aux automobilistes d'y entrer, au lieu de rester coincés derrière un autobus à l'arrêt.**

La lecture des constats présentés dans le rapport de suivi (document 3.14) nourrit l'impression que le projet pilote n'a pas réduit significativement les risques sur l'axe CHR ni les comportements dangereux des automobilistes. Les auteurs du rapport observent que l'ensemble des aménagements a d'ailleurs généré de nouvelles sources de conflits et de complexité pour les usagers. Cet état de choses ne peut être qu'en partie lié à la nature temporaire des aménagements mis en place dans le cadre du projet pilote.

Les **virages en U** sont endémiques à Montréal. En 2017, la même année où le jeune Clément Ouimet est décédé sur la montagne, j'ai évité de justesse deux accidents graves. En juillet, sur la bande cyclable du boulevard Édouard-Montpetit, un automobiliste m'a coupée, faisant mine de stationner entre la bande et le trottoir. Je me suis heureusement écartée vers le centre de la voie de circulation, car il a aussitôt entrepris un virage en U, me coupant une seconde fois et m'obligeant à freiner d'urgence. En octobre, sur une autre rue à deux sens, un véhicule stationné s'est mis en mouvement pour virer aussitôt devant moi; l'automobiliste voulait garer son auto de l'autre côté de la rue, en sens inverse. Nous nous sommes retrouvés nez à nez à hauteur de la porte du conducteur. À certaines intersections, les automobilistes enfilent les virages à 180 degrés les uns après les autres.

**L'apaisement de la circulation durant les mois d'été et hors des heures de pointe facilitent les virages en U.** De même, l'élimination de 75 % des véhicules en semaine et de 25 % des véhicules la fin de semaine pourrait faciliter certaines manœuvres dangereuses. Un cycliste actif sur la montagne en a fait la remarque, à la soirée de relance du projet pilote tenue le 8 novembre dernier : les automobilistes habitués à transiter par la montagne ne sont vraisemblablement pas les premiers responsables des virages en U<sup>4</sup>.

En réalité, l'impunité avec laquelle les automobilistes font des virages à 180 degrés partout en ville explique au moins en partie les comportements déviants sur la montagne. Ces virages sont d'ailleurs permis par le Code de la sécurité routière lorsqu'il s'agit de changer de stationnement d'un bord à l'autre de la rue, mais cette permission devrait être remise en

---

<sup>4</sup> Lignes 1585 à 1595 du verbatim.

question à la lumière des risques qu'elle fait courir aux usagers les plus vulnérables de la route... et de l'accoutumance à la manœuvre qui en résulte.

**L'amélioration de la sécurité sur l'axe CHR viendra de la qualité des aménagements, de la limitation de la vitesse des véhicules et d'une meilleure formation des automobilistes en général.** Les automobilistes doivent être avertis à l'entrée que sur cet axe, la pratique du vélo est privilégiée. **Je déconseille fortement les dos d'âne ainsi que les pavages cahoteux, dangereux pour les cyclistes et sources de bruit.**

Par ailleurs, maintenir un chemin de transit sur la montagne pourrait être salutaire **en cas de catastrophe d'origine naturelle ou anthropique affectant la mobilité dans un secteur de la ville jouxtant la montagne.** L'actualité mondiale nous offre depuis quelques années amplement de matière à réflexion à ce sujet. Il serait donc contre-indiqué d'ériger des obstacles permanents à la circulation sur la montagne.

### **La fréquentation du parc**

Il n'existe aucune données historiques ou récentes sur la fréquentation du parc du Mont-Royal, selon ce qui a été rapporté dans le cadre de la consultation publique.

Dans le rapport de suivi (document 3.14), la fréquentation du parc est examinée à la lumière des données d'achalandage collectées par la Société de transport de Montréal (STM) dans ses autobus. « Pour l'achalandage, un indicateur de passagers est utilisé, soit la charge des bus à l'entrée de la zone + les montants dans la zone. » La Société a jugé, en effet, qu'il était « davantage pertinent d'étudier le nombre de personnes circulant dans le parc, et non pas seulement le nombre de personnes qui montent à bord de [ses] bus; c'est pourquoi la notion de « passagers » est utilisée, ce qui correspond au nombre de clients déjà à bord du bus, additionné au nombre de gens qui y montent ».

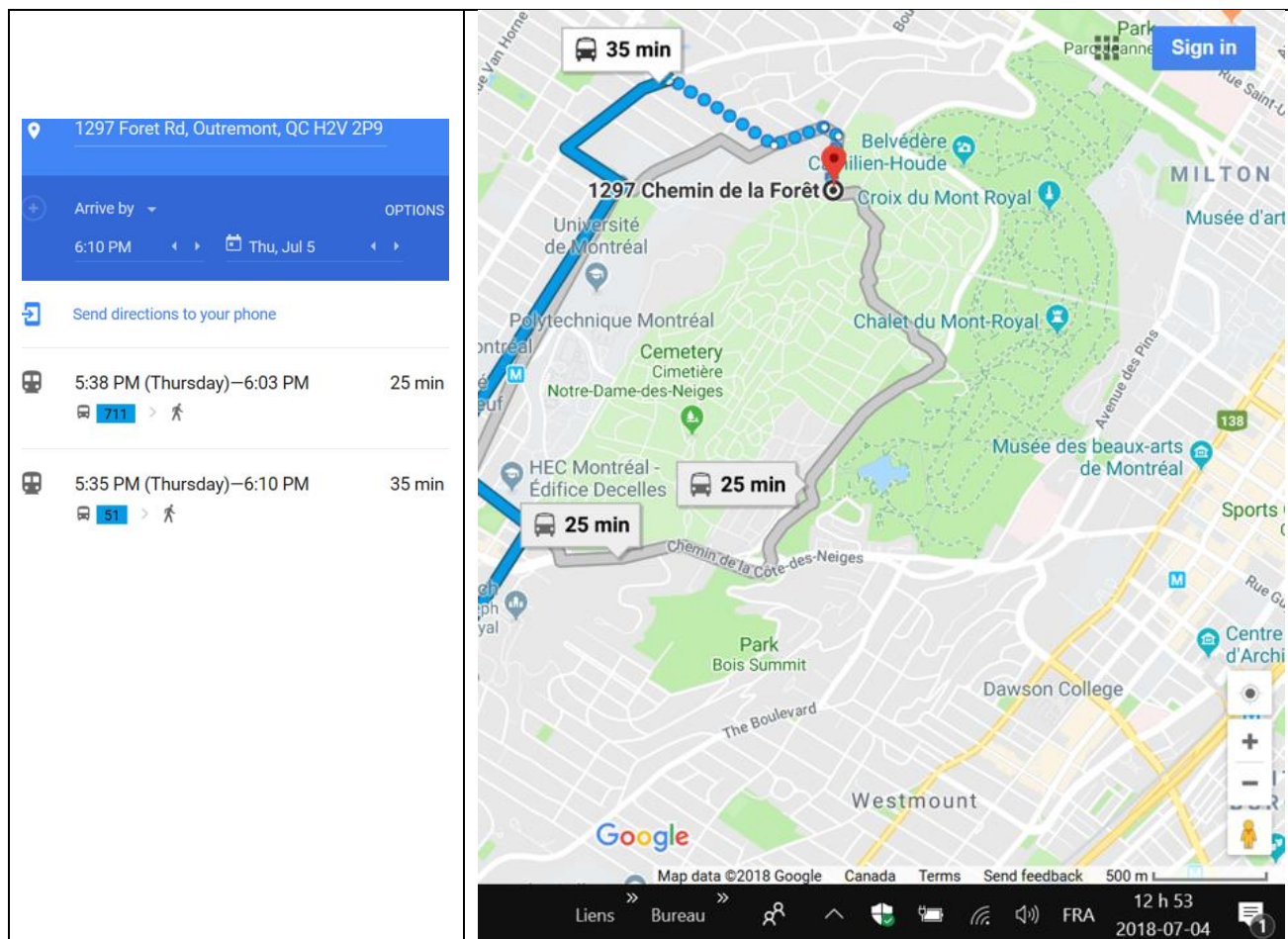
Cette approche est surprenante, car les personnes déjà à bord de l'autobus à l'entrée du parc ne s'y destinent pas nécessairement. Une hausse des passagers à bord ne se traduira pas nécessairement par une augmentation de la fréquentation du parc. En fait, plus le service d'autobus est performant sur la montagne, plus les personnes vivant à l'est ou à l'ouest ont avantage à l'utiliser pour se rendre de l'autre côté.

Il suffit de faire des simulations avec Google Maps, outil en ligne parmi d'autres utilisé pour planifier des déplacements, pour se rendre compte que la traversée de la montagne est le moyen le plus rapide de se rendre à la station de métro Mont-Royal pour quiconque habite dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges dans un certain rayon du chemin Remembrance, en transport collectif comme en auto.

Ainsi, selon Google Maps, en partance de l'intersection de Côte-des-Neiges et de Queen-Mary à 23 h 18 ou 23 h 48 le jeudi 22 novembre 2018, il ne fallait que 21 minutes pour se rendre à la station Mont-Royal en prenant l'autobus 11. Il fallait toutefois 34 minutes pour atteindre cette destination en prenant le métro à la station Côte-des-Neiges, sur la ligne bleue, ce qui implique un transfert à la ligne orange à la station Jean-Talon. Le lendemain,

à 10 h 45, l'autobus 11 restait plus rapide que le métro selon Google Maps (27 au lieu de 32 min.). En partant des avenues Ridgewood ou Forest Hill, tout près de Remembrance et densément peuplées, l'autobus 11 est encore plus rapide, évidemment.

J'ai moi-même pris l'autobus 711, en juillet 2018, pour me rendre au Complexe funéraire Mont-Royal en partance d'un lieu à l'ouest de l'Oratoire Saint-Joseph. J'ai retrouvé mes copies d'écran de Google Maps, versées dans un fichier. Le meilleur choix pour me rendre au salon était de prendre l'autobus 711 puis de traverser le cimetière à pied : 25 minutes au total. Ce fut beaucoup plus apaisant dans les circonstances que 35 minutes en prenant l'autobus 51 ou, encore, 40 minutes en métro. Voici des extraits de la copie d'écran, montrant la date et l'heure de l'interrogation en vue d'arriver au centre funéraire à 18 h 10.



Note : La copie d'écran a été tronquée pour protéger des renseignements personnels.

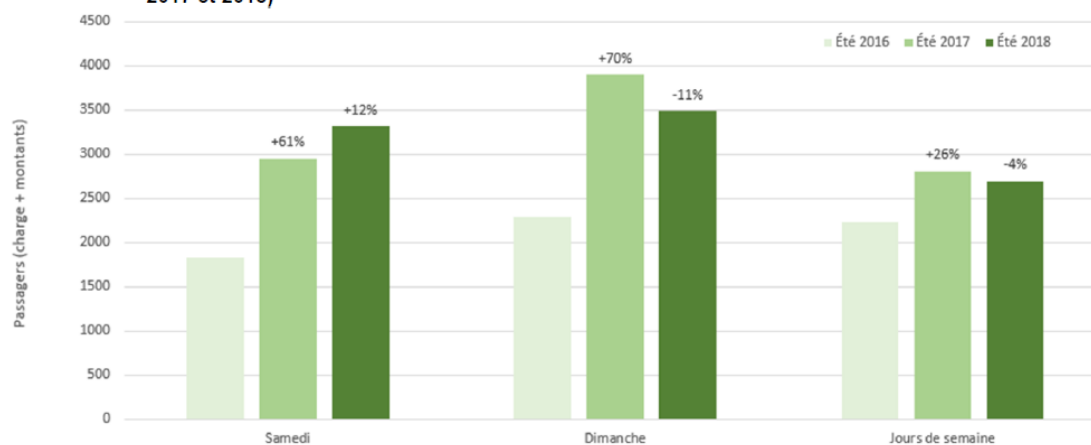
**En somme, le nombre de passagers dans les bus sur le mont Royal ne peut être considéré en aucun cas comme un indicateur de la fréquentation du parc.**

Compte tenu des grands bassins de population de Côte-des-Neiges et du Plateau-Mont-Royal à proximité de la montagne, il est plus que probable qu'une partie des passagers sur les autobus 11 et 711 soient eux aussi en transit entre ces deux arrondissements. De plus,

l'autobus peut être le premier, voire le seul choix de personnes qui, pour diverses raisons dont une mobilité réduite, n'utilisent pas le métro.

Selon le rapport de suivi, « en nombre de passagers, l'été 2018 est globalement semblable à l'été 2017, mais en hausse marquée comparé à l'été 2016. On note toutefois un maintien de la croissance le samedi. » Curieusement, on met ainsi l'accent sur la poursuite de la croissance de l'achalandage pour la seule journée du samedi, 12 % de 2017 à 2018, mais on ne dit rien de la baisse observée le dimanche, soit 11 %. Pour être précis, la figure 9-5 montre, en 2018 par rapport à 2017, une baisse le dimanche d'un nombre absolu de visiteurs plus important que la hausse observée le samedi, ainsi qu'une légère baisse en semaine. Or, le dimanche est habituellement le jour le plus achalandé, au parc.

Figure 9-5 : Nombre de passagers (charge + montants) et variation annuelle (%) sur l'axe CHR, selon l'année (2016, 2017 et 2018)



À ce sujet, la réponse écrite fournie par la STM dans la suite de la soirée de relance du 8 novembre dernier (document 6.11.1) apporte des nuances utiles : « Il est important de spécifier que cette analyse est basée sur les observations que nous procurent nos véhicules équipés de compteurs. La proportion de ces véhicules est d'environ 20 %, mais le nombre de voyages observés peut varier considérablement selon la répartition de ces véhicules, ce qui peut représenter un biais. Dans ces conditions, les résultats présentés constituent une indication approximative et non fiable. »

Il en ressort que les variations d'achalandage sont difficiles à quantifier et à interpréter. D'ailleurs, quelle est la part des festivités du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal, tenues en 2017, pour expliquer les variations entre les trois périodes estivales de 70 jours, de 2016 à 2018? Impossible de le dire, car plusieurs autres facteurs agissent sur l'achalandage, notamment :

- La fréquence accrue des bus l'été sur la montagne, depuis l'ajout de la ligne 711 en 2017, a pu encourager à la longue un plus grand nombre de voyageurs à choisir ce mode de transport pour accéder à l'autre côté de la montagne (il existe une courbe d'apprentissage avec les lignes d'autobus comme en tout autre domaine).
- La proposition plus fréquente, par les outils de planification à la disposition des passagers du transport collectif, de la traversée du parc en autobus comme étant le meilleur trajet entre les deux pôles urbains.

- La conversion d'automobilistes en passagers sur les bus 11 et 711, pour le transit.
- Les canicules records de l'été 2018, qui ont pu jouer dans un sens ou dans l'autre, selon les circonstances de chacun (les autobus sont climatisés).

En définitive, les données d'achalandage disponibles soulèvent trop de questionnements pour que l'on puisse conclure quoi que ce soit quant à l'incidence du projet pilote sur la fréquentation du parc. Il faudrait au moins pouvoir compter uniquement les passagers qui descendent à un des arrêts à l'intérieur du parc. Même là, la mesure serait approximative.

## **Les stationnements**

Les propositions visant à donner accès à des stationnements en périphérie du mont Royal et à des navettes d'autobus, de là vers le parc, sont intéressantes, en autant qu'elles se concrétisent sans léser les personnes qui ont besoin d'un accès direct, à proximité du lieu de leur activité.

Plus on allonge le temps consacré au transport, moins il en reste pour l'activité visée. Il est cependant indéniable qu'un stationnement hors du parc allonge le temps de déplacement, à moins que l'on crée un lien piétonnier entre celui-ci et le parc qui s'intègre à l'activité en offrant une promenade intéressante aux marcheurs. Cette approche ne résout pas le cas des visiteurs qui transportent des équipements tels que des skis ou une luge.

La proposition de réduire le nombre de places de stationnement à la Maison Smith, pour inciter (obliger?) les visiteurs du mont Royal à laisser leur auto ailleurs ou à prendre l'autobus, est moins porteuse. Elle aura surtout pour effet d'augmenter la concurrence pour les places restantes par les plus belles journées de l'année, qui sont aussi les plus achalandées, et il n'est pas certain que ceux qui en ont le plus besoin pourront en profiter.

Par exemple, quel contraste entre le samedi 6 octobre et le dimanche 14 octobre 2018! Ce samedi-là, le temps était gris et pluvieux, et peu de promeneurs sont allés se dégourdir sur la montagne; les stationnements étaient presque vides, au lac aux Castors comme à la Maison Smith. Mais le dimanche de la semaine suivante, par un temps radieux, toutes les places étaient prises; la foule était si dense sur le chemin vers le belvédère qu'on se serait cru sur la rue Sainte-Catherine à l'heure de pointe. En fin d'après-midi, les autos faisaient péniblement la queue pour quitter le stationnement.

On pourrait verdir les stationnements existants sans les réduire significativement. Que les stationnements soient vides lorsqu'il pleut ou lorsque les familles sont à l'école et au travail ne semble pas pertinent pour la prise de décision. Il est tout à fait naturel que la fréquentation d'un parc s'aligne sur les conditions météorologiques et les jours de congé.

Enfin, ces stationnements pourraient encore servir à l'occasion d'événements spéciaux.

### *La réserve de places de stationnement*

Des places de stationnement sur la montagne sont offertes aux automobilistes pour garer leur véhicule lors des opérations de déneigement<sup>5</sup>. Le tableau suivant indique le nombre de places offertes aux stationnements P116 à P118 sur la montagne :

116	Remembrance sur le Mont-Royal	121
117	Remembrance sur le Mont-Royal (Maison Smith)	435
118	Remembrance sur le Mont-Royal (Centre de la Montagne)	114

Interdire le transit limiterait l'accessibilité à ces stationnements. Les règles actuelles encadrant l'utilisation de ces places découragent sans doute également leur utilisation, car elles sont offertes gratuitement entre 21 heures et 7 heures du matin seulement. Les panneaux d'interdiction de stationner en vue du déneigement indiquent que l'on doit retirer l'auto d'une rue dès 19 heures pour les opérations de nuit. Alors, quoi faire avec son véhicule en attendant de pouvoir le laisser dans un des stationnements de la montagne? Et quoi faire si on doit le récupérer le lendemain matin avant 7 heures? De plus, se retrouver seul sur la montagne en pleine nuit en découragera plus d'un. En réalité, rien n'empêcherait d'étendre de beaucoup la disponibilité de ces stationnements, sans inconvénient pour les visiteurs du parc (18 heures à 9 heures, par exemple).

### **Conclusion – Des suggestions**

Ramener le parc du mont Royal et ses abords dans l'état où ils étaient dans les années quarante est un beau rêve. Mais on ne pourra pas effacer 100 ans de développement urbain d'un coup de baguette, au cœur d'une grande métropole.

Il est indubitable que l'interdiction de circuler entre le lac aux Castors et la Maison Smith a permis de réduire de façon draconienne le nombre des véhicules transitant par la montagne. Mais cela allait de soi. D'autres objectifs poursuivis n'ont pas été atteints ou la démonstration n'a pu en être faite, faute de données probantes.

Je préconise pour l'avenir l'approche suivante :

- **Réaménager l'axe CHR pour en faire un chemin plus accueillant et mieux intégré au milieu, digne d'un grand parc.**
- **Réduire la limite de vitesse à 30 km/heure pour les véhicules à moteur.**
- **Autoriser la circulation de transit.**
- **Mettre les arrêts d'autobus sur une voie d'évitement pour ne pas interrompre le trafic à chaque fois qu'un bus s'immobilise.**
- **Placer les arrêts d'autobus au-delà des accès aux stationnements (et, peut-être, des traverses piétonnes).**

<sup>5</sup> <http://www.statdemtl.qc.ca/fr/infos-pratiques/operation-deneigement.html>, page consultée le 6 octobre 2018.

- **S'assurer que les aménagements ludiques permanents, le cas échéant, soient esthétiques et s'harmonisent avec le caractère naturel du parc.**
- **Éviter les mesures telles que les dos d'âne ou les pavages cahoteux pour ralentir la circulation, dangereux pour les cyclistes et sources de bruit.**

La multiplication de structures dans le parc, incluant les œuvres d'art, est source d'inquiétude. Ce qui fait l'unicité du parc du Mont-Royal depuis ses origines est la préservation du milieu naturel. Il faut le modifier avec parcimonie en exerçant des choix judicieux.

Une vitesse réduite à 30 km/h n'aurait pas d'incidence significative sur le temps d'accès au mont Royal pour les visiteurs du parc, et elle serait tout à fait dans l'esprit du lieu. Elle pourrait en revanche décourager les automobilistes pressés qui transitent par la montagne et les inciter à emprunter un autre trajet. La vitesse réduite aurait une incidence bénéfique sur la sécurité des voyageurs, l'agrément des déplacements à pied ou à vélo et la pollution sonore, sur les chemins Camilien-Houde et Remembrance.

Pour les autobus, franchir les 3,5 km de l'axe CHR à une vitesse réduite de 40 à 30 km/h prendrait moins de 2 minutes supplémentaires. Ce pourrait être moins en prévoyant des mesures pour améliorer la fluidité du trafic, telles que des voies d'évitement aux arrêts d'autobus, au-delà des entrées de stationnement (et des traverses piétonnes).

La réduction supplémentaire de la limite de vitesse risque d'accroître le ressentiment des automobilistes à l'égard de cyclistes plus rapides qu'eux. Le lot du cycliste est habituellement de se faire dépasser par des véhicules roulant à beaucoup plus grande vitesse et dont la masse représente un véritable danger. Serait-il possible d'envisager une tolérance à l'égard de la vitesse des cyclistes, spécifiquement sur l'axe CHR, lequel offre un lieu d'entraînement exceptionnel? Personne ne voit de problème à ce que les autos roulent plus vite que les vélos partout ailleurs, pourquoi pas l'inverse ici?

Si toutefois la Ville choisissait d'aller de l'avant avec l'interdiction de transiter sur la montagne en dépit des arguments contraires, je fais les recommandations suivantes :

- Privilégier des mesures réversibles afin de pouvoir rétablir rapidement la circulation de transit en cas de besoin impérieux, par exemple à la suite d'une catastrophe.
- Relier entre eux les stationnements du lac aux Castors et de la Maison Smith, sinon permettre aux visiteurs venant de l'ouest de se rendre directement au stationnement de la Maison Smith selon leurs besoins.
- Interrompre le transit seulement l'été et le permettre pendant les autres saisons.
- Appliquer les mesures précitées à l'égard de la limite de vitesse, du réaménagement de l'axe, des arrêts d'autobus et des aménagements ludiques.



Je suis tout à fait en désaccord avec la fermeture du chemin Camilien Houde/Remembrance. Cette route nous permet d'apprécier notre ville. Depuis que je suis enfant que ce chemin est significatif pour moi. J'ai emprunté ce chemin pendant toutes les années que je travaillais sur le Plâteau Mont-Royal et dans le Ghetto McGill. Tous les matins je revoyais les mêmes voitures. Jamais n'ai-je vu une voiture dépasser les limites de vitesse, ni manquer de respect envers un cycliste ou un piéton. C'est une route qui nous calme, qui nous fait relaxer. Je me demande d'ou viennent les statistiques énoncées dans les médias. Une parole de la mairesse Valérie Plante m'a bien fait rire et fait réaliser que cette fermeture est un cheval de bataille pour elle, quelque chose dont elle veut se glorifier. Elle a annoncé haut et fort que : " il y a eut beaucoup moins de circulation cet été sur le chemin Camilien-Houde /Remembrance"...Évidemment le chemin était fermé!!!

Françoise Decoste

Driving in the city has been a monumental challenge. The one route that I looked forward to was my peaceful, zen drive across Camillen-Houde Park Way. A relatively small number of very fit cyclists must have been delighted but a greater number of citizens, many physically challenged, lost easy access to Beaver Lake, Smith House, the Chalet as well as accessing Mount Royal Cemetery more difficult. I have no problem with slowing traffic using more speed bumps and stop signs, making it less appealing to drivers using it as a faster route across the city.

Phyllis Deitcher

La sécurité nous concerne tous, et nous devons nous responsabiliser chacun individuellement en tenant compte de tous les utilisateurs de la route, des rues, des voies publiques. Mais personne ne devrait obtenir des faveurs ni des privilèges quand à l'accès de nos rues, en particulier, ici, le chemin Camilien Houde devrait à mon avis rester ouvert à tous et pas être réservé à quelques cyclistes imprudents.

Merci.

Jean De Marre

## Sujet: LES VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL (CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE)

Message: In another era, Blvd. St. Laurent, St. Lawrence Main St. was the dividing line between "English" and "French" Montreal. That distinction was gradually eroded, but a variation of it is being brought back in the separation between "east of the mountain" and the west side. It's as if the city was encouraging people to stay on their side of the hill (although centre ville remains as a place for everyone). As a west side person, I am being discouraged to go to the Plateau, Mile End, Outremont, etc. – to shop there, go to restaurants with friends, to experience an important part of my city. With incessant road work already making cross town traffic a nightmare, hindering access by closing an important artery is just a bad idea.

Bryan Demchinsky

The Mt Royal access should NOT be closed to cars...

It should be OPEN to cars with no interruption.

Why would such a silly new rule be put in place because 1 driver made a stupid U turn...

You can make the road safe for cyclists without impeding the flow of cars from East to West..

Susan Demsey

I do not think Camille-Houde/Remembrance road should ever be closed to cars as it is an important access route both to the mountain and to the other side of the city. I do believe that it can be made safer for cyclist by having a barrier between the 2 directions preventing any u turns.

I also think creating safe divided lanes such as the lane on De Maisonneuve running in front of Dawson, designated for cyclist could also make riding safer.

Linda Dennick

Bonjour,

Cette voie appartient à nous tous et elle devrait rester ouverte,  
Je cours souvent à l'extérieur Et Le long du camilen houde et les  
voitures ne m'ont jamais dérangé,  
S'il vous plait, laissez la voie ouverte toute l'année,

Gilbert Dery

It appears to me little regard these days is given to those that have a preference to drive their vehicles!

Considering all charges incurred by them in form of fees or taxes imposed by our society on them should they not be permitted to drive and park their cars on our city roads?

Limiting access to either will continue to have a negative impact on our citie's economy.

G F Di Cesare



I am in favor of having Camillien-Houde open to cars the entire way. I am not in favor of shutting it down during the summer month or for that matter at any time.

Tony Di Tomaso

Nous avons depuis maintenant 60 ans des soirées gratuites de danses folkloriques international au lac aux Castors les jeudis soir de début juin à fin août, communément appelé folkothèque (discothèque de folklore international). Il y a aussi des soirées d'enseignement pour débutants (la population en générale) les lundis soir, toujours de début juin à la fin août.

Avec l'interdiction de traverser le mont-Royal nous avons vu, cette été, diminuer notre clientèle régulière qui je vous ferait remarquer payait du stationnement... à chaque semaine. Les gens partant de l'Est de Montréal se voyaient contraint de se rendre dans Côte-des-Neiges pour avoir accès au stationnement du lac aux Castors. Un tel déplacement avec tous les travaux de réfection dans de multiples rues pour y arriver en ont découragé plus d'un.

Je considère qu'une meilleure signalisation, des espaces sur la route pour les vélos et des limites de vitesses seraient mieux appropriés qu'un espace routier barré sur environ 500 mètres reliant l'Est et l'Ouest de Montréal (du lac aux Castors à la Maison Smith).

Une folkloriste sur le mont-Royal depuis 1965.

Hélène Dion

La rue devrait être ouvert toujours pour tous!  
Merci infiniment!

Anne Dixon-Grossman

Keep Camillien - Houde open to cars

Ronny Dobrin

With an aging population and individuals with loss of mobility closing access disenfranchises citizens who also pay taxes and who can no longer use bikes

Citizens that will have restricted access to the closure include those with limited mobility, handicapped, visitors, families with small children and the elderly. It is a lack of compassion or ignorance to believe that most people can access the mountain by bike or by the limited public transportation available. Common sense must prevail to ensure ALL Citizens have access

Dr Barry Dolman

It is unfair to barr access to the mountain due to the tragic death of one individual. Otherwise you should do the same to all other locations where bicycle users died.

You are stripping the rights of passage to the majority and basically reserving it for the cyclists enjoyment.

What happened to democracy and listening to the people, Mayor Plante ?

Colette Dolman

Je suis contre la fermeture de la voie Camillien-Houde /  
Remembrance.

Jack Domaradzki

Cyclists encouraged to create more pollution in Montreal

Some ‘Vital’ angles are not being addressed regarding the Mount Royal circuit.

A car going around Mount Royal from Remembrance taking Côte-des Neiges to: Decelles, Montpetit, Côte-Ste-Catherine up to Du Parc & Mont-Royal will take 2 - 3 times longer and create many more times the volume of pollution than a car taking Remembrance Rd. and Camillien-Houde to arrive at the same destination in a fraction of the time.

The volume of city traffic pollution increases exponentially the more there are stops and traffic lights, the more the traffic is slow and congested, the more cars stay idle and the more it takes time to go from A to B... Plus, trees are much better equipped to eliminate pollution on the mountain than humans on the streets. Are we all trying to reduce pollution or only some of us?

Pollution is the elephant in the room in this case, why does no one talk about it?

Finally, sending cyclists down Camillien-Houde at more than 60 km/h is a tragedy waiting to happen. It's bikes that should be forbidden from the steep slopes of Mont Royal.

Ph Dorget  
Ville Saint-Laurent



Ça sera court... je suis pour la fermeture de l'accès  
aux voitures, exception faite des véhicules d'urgences

Christian Doucet

Vraiment nul comme intervention.  
Frustration et bouchons, voilà le résultat.  
Accommodements pour tous meilleure option.

Nicole Doucet

La voie Camillien Houde (accès de véhicules) doit être restaurée. C'est la propriété du peuple de Montréal. C'est une source de joie et de loisir. C'est une partie du patrimoine de Montréal, les vues, l'expérience de traverser les forêts.

Les cyclistes peuvent être protégés du trafic par des barrières de béton (et l'application des lois)

Ian Vincent Dow

I support Full automobile and bike access all year long  
to Camillien-Houde/Remembrance

Ken Doyle

Sujet: Mount Royal Pilot Project

Message: Ceci est un projet qui annule la montagne pour la plus grande partie des citoyens. Avec notre climat, l'âge (disons 1 à 12 ans au moins, et presque tous les aînés), les handicaps, c'est un insulte de parler d'elles. Il nous faut des autos ou les autobus qui vont PARTOUT--c'est trop loin, froid et difficile pour la plupart des gens comme c'était arrangé cet été.

Quelques gens qui aiment une méthode de sport tout particulier, la bicyclette, vont avoir tout notre beau mont à eux, et le reste des gens?--rien. En plus en milieu des années d'enfer de construction, vous fermez la seule voie d'accéder à l'est de la ville de l'ouest? C'est incroyablement injuste, sans aucune compréhension ou compassion pour les besoins des gens de cette ville. Nous avons souffert un été impossible--mon dentiste, par exemple, est hors de la montagne d'où j'habite.

Avec le reste de la bordure, c'était épuisant d'aller, ça prenait des fois des heures de route! Je ne vois presque plus mes amis du plateau, c'est trop difficile d'y aller. Je me sens que cette ville n'est plus à nous, c'est pour quelques jeunes gens en pleine forme et personne d'autre. C'est important qu'un gouvernement municipal agisse pour toute sa population, pas pour un groupe déjà avec tous les avantages d'âge et de santé. Nous voulons notre mont retourner à nous, tous les citoyens et citoyennes!!

Holly Dressel

Keep the road open!

Rozlyn Druckman

Nom: D

Prénom: Harold

Sujet: Voie Camilien Houde

Message:

Svp laissez nous cette voie! Ouverte ! Lorsque j'ai de la visite il me fait plaisir de leur montrer montreal par cette voie

Avec la fermeture de dernièrement de cette rue, je n'ai jamais été aussi déçu d'être montréalais et de son administration

Mettez un muret sur sa longueur car la dernière accident était un U-turn

Merci ! Harold

Sujet: Transit mont Royal

Message:

Il est faux de dire que le transport en commun, soit le bus 11 s'est amélioré. Il est exactement aux mêmes horaires qu'auparavant soit aux 20 minutes l'été et les fins de semaine et aux 30 minutes le reste du temps ce qui n'est pas un service fiable.

Je dois donc souvent rentrer en taxi et il m'en coûte 15\$ de plus lorsque les taxis ne peuvent passer par le Mont Royal.

Le service de bus 11 devrait être aux 10 minutes pour être un service fiable et efficace .

Le transit devrait être permis aux taxis et aux voitures sur semaine.

Le transit pourrait être interdit aux voitures sauf aux taxis les fins de semaine.

Lise Dumont



Please do not close this route. It creates havoc on other routes and is so beautiful

Janet Dussault

Please keep the road over the mountain open. It is a municipal treasure, beloved by locals and tourists. It can be properly regulated to protect cyclists.

It broke my heart to be unable to use the road. I love to come over the top of the mountain and look out to eastern Montreal and the St. Lawrence River. So beautiful!

Joann Egar

Sujet: Mount Royal

Hi there,

I am hereby voicing my concerns regarding car access to Mount Royal. We cannot ban cars from Mount Royal because many cannot access the mountain without them. I agree that the safety of bikers and pedestrians is a priority, but I support an investment in infrastructure that accommodates all visitors and lovers of this famous Montreal landmark.

Sincerely,

Jesse Ehrlick

Sujet: mount royal access

Message: Do not deprive Montrealers of the beauty of the mountain.

Steven Ehrlick

Please keep the road open. Traffic is way to restrictive in the city centre. There are many tragic, unfortunate and avoidable cycling deaths; we cannot afford to close roads on this basis. Make it safer for cyclists (I am one of them) but do NOT close the road to personal vehicles.

David Eiley



**Department of History and Classical Studies**

855 Sherbrooke Street West  
Montreal, QC, Canada H3A 2T7  
Tel: (514) 398-3975  
[www.mcgill.ca/history](http://www.mcgill.ca/history)  
[www.mcgill.ca/classics](http://www.mcgill.ca/classics)

**Département d'histoire et d'études classiques**

855, rue Sherbrooke Ouest  
Montréal, QC, Canada H3A 2T7  
Tél: (514) 398-3975  
[www.mcgill.ca/history](http://www.mcgill.ca/history)  
[www.mcgill.ca/classics](http://www.mcgill.ca/classics)

November 22, 2018

Office de Consultation Publique de Montréal

1550 rue Metcalfe

Montréal, Québec

H3A 1X6

*Consultation : Les voies d'accès de Mont Royal*

Dear members of the OCPM,

I am grateful for the opportunity to submit an opinion as part of the current consultation process on “Les voies d'accès de Mont Royal”. I am attaching a letter that I wrote in February 2018 to Projet Montréal before the closure, passed on through my local representative, Peter McQueen. I decided not to change it since I still hold to these arguments. I would, however, like to add three things, two pragmatic, and one emotional.

The first pragmatic thing is that as a former athlete who now sometimes has difficulty walking for a variety of reasons, I feel more viscerally than I may have in the past that cutting off the through road makes it harder for the elderly and those with impaired mobility to use the mountain to the maximum of their ability.

The second pragmatic comment is that the arrangement of the roads and of the park itself could be improved. Now that I have gone over the road again with an eye to understanding the cyclist's perspective (which, incidentally, I share as a person who uses a bicycle as a primary mode of travel), it seems to me that riding down Camillien Houde poses special dangers, particularly at curves that reduce sight lines. Reducing car traffic will not eliminate a risk that is inherent to the nature of the road, especially as in the absence of cars, pedestrians and cyclists will be more at risk from each other. Cars and buses are sometimes going to stop on the shoulder. Cutting the road in two also increases the likelihood of cars trying to turn round in the middle, in my view, and increases congestion at the dangerous entrance to the lookout on the side of the road. In sum, the problem is significant but not resolved by the pilot project.

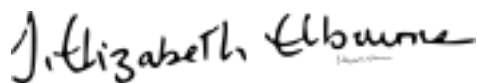
Transportation experts should be consulted to ensure safe passage for all users. I have read the

excellent submission of the Ad Hoc Bicycle Advisory Group to the commission, and I agree with their smart suggestion that the crest might be traversed in one direction at a time only and that new traffic lights and improved road design might be deployed to ensure that cyclists can descend separately from cars. This would also have the advantage of discouraging motorists from using the mountain road for rapid commutes. As I discuss in more detail in my original letter, I am also concerned about an increase in traffic jams on the mountain under the pilot project and of cars trying to turn round in the western-most parking lots – all of which will reduce safety for pedestrians, especially children, while making the mountain less pleasant. I would also, however, oppose building more roads in the park itself to connect the parking lots, as this increases the amount of time cars spend in the park itself, putting cars in the wrong place; cars should stay as much as possible on the access road, and the remainder of the park should be as free of cars as possible, ideally with some restoration of trees and other vegetation around the large lots to the east to hide them further from view and increase tranquility. I would find this latter change more meaningful in terms of removing cars from the mountain than closing the through road. In my view, the priority should be to modify the through road to make it better for all users, including cyclists, while ensuring that the park itself is as free of car traffic as possible.

My more emotional comment is that I believe in the value of casual beauty in everyday life. I don't want the mountain to be turned into a tourist attraction accessible only by special buses, or made into a destination that can only be reached with a great deal of fuss. It is not merely OK, it is good to drive through sudden beauty in a city that simply allows this to be. I think this is the sign of a great and livable city. I also believe in the symbolic importance of linking east and west in this sometimes divided city, and of being able to see the whole, in breath-taking glimpses, joining rather than separating our diverse neighbourhoods. The vision of Projet Montreal has often been predicated on the value and integrity of the neighbourhood, as it seeks, for example, to protect the Plateau. There is much of value in this vision. At the same time, however, it also seems helpful to think of the city itself as a living and connected organism, made greater by the interaction of its diverse parts. We all need to glimpse the view from the mountain.

Many thanks

Yours sincerely

A handwritten signature in black ink that reads "Elizabeth Elbourne". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Elizabeth Elbourne  
Associate Professor  
Department of History and Classical Studies  
McGill University  
[Elizabeth.elbourne@mcgill.ca](mailto:Elizabeth.elbourne@mcgill.ca)  
(514) 487-3763

4162 Old Orchard  
Montréal, Québec H4A 3B2  
Elizabeth.elbourne@mcgill.ca

Le 22 février, 2018

Chers Madame Plante, M. Ferrandez et collègues

J'écris afin d'exprimer quelques inquiétudes quant au plan du Projet Montréal concernant la montagne. Je suis cycliste, actuellement sans voiture, et quelqu'un qui adore aller souvent à la montagne. Je suis également quelqu'un qui trouve que le plan actuel risque de diminuer la centralité de la montagne à la vie des montréalais, diviser l'est de l'ouest, réduire l'accès, et causer des problèmes inattendu. Les effets potentiellement néfastes du plan sont peut-être moins évidents si on part des quartiers qui longent la montagne de son côté est pour lesquels l'accès à la montagne n'est si pas gravement affecté. En plus, les effets sont peut-être pas évident aux gens qui ne vont pas à la montagne en voiture et donc n'ont pas vu de près le fonctionnement des stationnements. J'espère qu'il y a possibilité du partage des points de vue entre les gens qui ont des façons diverses d'accéder à la montagne.

Ce n'est pas simplement une question d'être « écologiste » vs « pro-voiture ». Une espace verte urbain doit être vu dans le contexte plus large de la ville elle-même – ce qui est, à mon avis, une approche plus écologiste que de voir les éléments en isolation. Il existe des solutions qui peuvent diminuer la circulation de transit et améliorer la sécurité des cyclistes tout en mieux protégeant les intérêts des multiples usagers (y inclus des personnes à mobilité réduite), telles les péages qui peuvent être compté contre le stationnement, des modifications afin de calmer et ralentir la circulation, la création des voies réservés aux cyclistes, et des limites de vitesse plus strictes. J'aimerais également ajouter plus d'arbres autour du grand stationnement afin de réduire l'impacte des voitures sur la montagne même. Je note que le groupe Les Amis de la Montagne trouvent qu'il faudrait explorer une gamme des options, en consultation avec des multiples usagers, qui peuvent diminuer la circulation de transit rapide mais préserver la route comme une façon de vivre la montagne et y donner accès : je suis entièrement d'accord.

Je tiens à ajouter quelques précisions afin d'expliquer ces préoccupations.

### **Accès**

Les personnes qui viennent de l'ouest ne vont pas pouvoir s'assurer de pouvoir stationner, car le stationnement du Lac des Castors est petit et ils ne vont plus pouvoir aller à l'autre stationnement (et si vous faites en sorte qu'ils peuvent, la route va être pleine des voitures qui veulent faire le trajet d'un attrait de la montagne à un autre ou tout simplement traverser la montagne, et vous allez avoir la même situation mais d'une façon plus dangereuse pour les piétons et avec plus de voitures sur la montagne même). Ceci va diminuer l'accès des gens. Beaucoup de personnes, surtout ceux qui viennent de loin, vont décider de ne pas prendre la risque. Si le stationnement n'est pas assuré, l'accès est particulièrement compromis pour les gens qui viennent de plus loin, sans option facile et vite pour le transport en commun vers la montagne. On rend la vie très



difficile pour des personnes telles que les grandes familles qui veulent amener un barbecue et une grosse pique-nique, les grands-parents, les enfants, l'équipement de sport .... Le deux points d'accès à pied de l'ouest ne sont pas facile à naviguer si on est borné ou si on ne marche pas bien.

Une autre possibilité est que les personnes venant de l'ouest vont aller à l'est afin d'avoir une meilleure chance de stationner. Ils vont donc faire plus de millage, causant plus de pollution et les embouteillages à l'est. Ou ils vont quitter le petit stationnement s'ils ne sont pas capables de stationner et faire la tour de la ville afin d'essayer de nouveau de l'est. Tout ceci est ridicule si on veut une ville moins polluée, et avec moins d'émissions.

Les personnes à mobilité réduite vont avoir moins de possibilité de visiter les parties de la montagne qu'ils sont capables d'utiliser si ces parties sont à l'autre côté de la barrière entre les deux parties de la route. Il rend ça plus difficile d'amener grand-maman à la maison Smith prendre un thé et voir l'exposition ou, pour une personne à mobilité réduite, de passer du Lac des Castors au look-out à côté de la rue Camillien-Houde. Pour quelques personnes à mobilité réduite, faire le plein trajet en automobile est une façon de continuer d'avoir accès à la montagne. J'avoue que je ne sais pas si c'est exacte, mais j'ai entendu des inquiétudes des gens qui aiment aller au cimetière pour des petites « visites » vite faites à leur bien-aimés qui ont peur que des visites vont devenir plus compliquées, dépendant du point de départ. Il faut garder l'accès très facile au cimetière, et ceci en voiture.

Parfois les gens veulent mettre leur effort à prendre du plaisir sur la montagne plutôt qu'à y rendre, surtout si on vit déjà avec des défis physiques. Il me semble important, en somme, de permettre au gens un accès qui est vite et facile.

### **Sécurité**

Il est peu probable que le changement améliore la sécurité. Un plus grand nombre des voitures dans le petit stationnement à l'ouest vont tourner en rond en essayant de trouver le stationnement; en plus, les chauffeurs vont être frustrés. A certains moments de la journée les usagers à pied vont être particulièrement frustrés en plus - tels les parents qui vont essayer de faire dépêcher leurs enfants afin de les laisser au campe de jour mais ayant plus de terrain à couvrir. Je crois aussi que ce soit fort probable que les gens vont venir en voiture pour voir la ville quand même (y inclus les touristes) mais ils vont essayer de retourner sur leur pas dans le stationnement (et ils vont tous aller à l'entrée à l'est, ce qui va augmenter la trafique en plus dans le quartier), ou même tourner de façon illégale. Il s'agit d'une mauvaise recette qui va être dangereux, surtout pour les enfants à pied dans les stationnements. Des changements plus subtils seraient plus efficaces, permettant la division plus claire des cyclistes, automobiles et piétons ainsi que le ralentissement et diminution de la trafique. Les piétons, surtout les jeunes enfants, sont actuellement à risque des cyclistes qui vont trop vite ou qui sont présents en trop grand nombre sur les pistes; ce plan va augmenter le problème. 92% des répondants du sondage de 2008 voulaient éliminer l'accès des cyclistes aux routes hors-piste. Visiter la montagne va devenir plus stressant et moins sécuritaire, surtout pour les familles avec jeunes enfants

### **La pollution**

Prévenir la pollution est importante. Par contre, la rue du Parc est également à côté de la montagne et va avoir beaucoup plus de voitures. La trafique qui passent par la montagne cause moins de pollution car les voitures arrêtent moins, et la route est conçu pour diviser la cimetièrre et le parc. La trafique qui passent par McGill et l'Université de Montréal causent plus de problèmes pour la vie et la santé des gens. La ville n'a fait aucune étude d'impact environnemental. Le plan comme tel ne réduit pas l'utilisation des automobiles, mais crée des problèmes ailleurs.

### **L'étude de 2008 : pas un soutien clair pour le projet actuel**

On cite souvent l'étude de 2008 comme preuve d'appui et afin de discréditer les voix critiques comme minoritaires ou pro-voitures. Quand même il faut examiner l'étude de plus près. La question posée était de savoir si on devrait réduire la circulation rapide et en transit (description très utilitaire). La préambule fut la suivante :

*Circulation automobile de transit : De nombreux véhicules font quotidiennement le trajet Chemin Remembrance - Voie Camilien-Houde pour se rendre rapidement de Côte-des-Neiges ou de Westmount au Plateau Mont-Royal ou à Outremont, ou font le trajet inverse.*

La question fut :

*Question 2. Seriez-vous d'accord pour que la circulation de transit soit interdite sur le mont Royal et que seuls les véhicules des usagers du parc soient autorisés?*

En Anglais on appelle ceci "a leading question". Il est significatif que la majorité des répondants voulaient interdire la circulation de transit mais il est à signaler que les répondants croyaient que les véhicules des **usagers** seraient toujours permis à faire le plein trajet. Il faut souligner qu'il n'y avait jamais question de couper la route en deux, ni de fermer une partie aux usagers. C'est possible que plusieurs auraient vu les gens qui prenaient le trajet afin d'en apprécier la beauté comme des usagers. Maintes personnes offraient des solutions dans les commentaires. 25% des répondants venaient du Plateau et la plupart étaient relativement jeunes. Je présume que les personnes parlant ni anglais ni français étaient sous représenté. Certainement, selon le rapport il y avait sous représentation considérable des personnes de minorité ethnique. Je présume que les chauffeurs ne faisaient pas partie du sondage, et les répondants étaient auto-sélectionnés. Il y avaient quelque 3000 répondants mais on n'a pas les chiffres bruts pour chaque question, et le sondage était fait en 2008 en absence d'une proposition claire. Bref, utile mais comme base de départ mais certainement pas un appui clair pour la proposition précise de M. Ferrandez.

### **La division est/ouest**

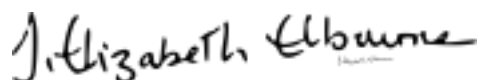
Le plan divise l'est de l'ouest de la ville et réduit les interactions. Il est bien de voir l'unité entre les quartiers, en plus que la vision du quartier en soi-même. On risque un sens d'injustice, les effets étant pires pour les gens venant de l'ouest que pour les gens qui viennent de l'est. Au Plateau et Mile End, la montagne est très présent et il y a déjà des espaces vertes liées à la montagne qui sont « right there ». Le transport publique vers la montagne est facile, en bus et en métro. Les cyclistes peuvent avoir un accès immédiat aux pistes de la montagne. A l'ouest, pour la plupart des gens il faut se rendre en voiture à la montagne afin d'y avoir accès facile. Les deux points d'accès demande un effort pour les traverser à pied et monter en bicyclette n'est pas facile.

### **Contexte politique**

Je respecte et j'appuie Projet Montréal. Voulez-vous vraiment perdre énormément de capital politique pour une mesure d'une efficacité douteuse qui rend la vie difficile? Je veux que vous agissiez sur la pauvreté et l'hébergement social. Vous risquez d'être perçu comme le parti du Plateau au dépens de la grande ville: recette pour le populisme néfaste et la montée conservatrice.

J'espère donc qu'il y a moyen de trouver des compromis et d'écouter la pleine diversité des voix de la ville, et surtout de garder la montagne au cœur de la ville.

Veillez agréer mes salutations les plus respectueuses.

A handwritten signature in black ink that reads "Elizabeth Elbourne". The signature is written in a cursive, flowing style.

Elizabeth Elbourne

I wish cars to have access to Mount Royal (Camillien-Houde/ Remembrance) as in previous years.

More stop signs can be added along the route to discourage drivers who may want to use the route as a shortcut to the other side of the mountain.

Surveillance &/or video cameras will help ensure that laws are obeyed.

Thank you.

Kathy Elie

Sujet: Fermeture du Mont Royal aux véhicules

Message:

Bonjour

Jean-François Emmanuel  
30 Avenue Windsor, westmount

Svp considérer une option pour préserver le mont Royal et  
diminuer le nombre de voitures ... mais svp ne pas le fermer  
complètement !

Merci et bonne réflexion.

Jean-François Emmanuel

A city ravaged by construction, with highways closed in both directions on weekends... shutting down one of its main arteries, which is the most pleasant and beautiful way to get across the city, is idiotic. Especially when traffic has been identified as a major issue by the Mayor's office. This needs to change immediately!!! Keep Camillion Houde open to cars, bikes and pedestrians all the same.

Eric Engels

I absolutely think it unwise and foolish to close Camillien House to traffic. The park and views surrounding are spectacular and you leave out a whole segment of the population who would not otherwise enjoy the scenic route. And the transaction of the route from Cote Des Neiges to Oark is extremely convenient in a city that has become gridlocked with traffic. Foolish foolish decision

Nancy Engels

Please leave Camillien Houde open to traffic. My husband is buried in Mt Royal cemetery and I used to visit each Sunday. I was only able to go twice this summer, it took me 40 mins from my house near Vendome station. I used to meet my daughter there and then take a beautiful walk on the mountain and go for lunch. I couldn't cross to the east, she couldn't cross to the west.

My daughter and grandson live in the Plateau, I had to calculate 1.5 hours to get to see them since Pine Ave was also closed.

It's been a terrible summer. I became very depressed

Consuelo Errazuriz



## **Contre l'interdiction du trafic du transit**

### **POUR LE PARTAGE DE LA ROUTE:**

### **SÉCURITÉ, FLUIDITÉ, CONVIVIALITÉ, ECOLOGIE**

**SECURITÉ ROUTIÈRE:** révision, éducation , respect du code de la route pour tous.

Le code de la route n'est pas fait pour les habitants locaux. Il est international. Peut-on imaginer comment un touriste peut être littéralement dérouté lorsqu'il veut aller au Belvédère Camilien Houde, en venant de l'est? Je lance un défi à tout élu de suivre les directives indiquées pour se rendre au dit Belvédère. Il n'y a pas de mode d'emploi écrit du code de la route et des directions dans les automobiles des touristes...

#### **Les différents tronçons:**

##### **Le Chemin Remembrance, et ses autobus**

Auparavant, le chemin Remembrance était à quatre voies. La mémoire est une faculté qui s'oublie... Il existe toujours sous cette forme, mais la ville a décidé de ne rien en faire. Pourquoi? Une voie de transit seule réservée au corps municipal et d'entretien. Le chemin devrait servir à l'aménagement du transport public: la STM aurait ses arrêts d'autobus, sûrs pour tous. Elle pourrait charrier vélos et BBQ si on veut vraiment que le transport en commun prenne sa place!... Personnellement, tant que le transport en commun mettra le double du temps ou plus que le temps consacré mis en automobile, j'utiliserai ma voiture.

Actuellement, je considère que c'est une insulte aux citoyens que de ne pas utiliser cette voie. Les arrêts d'autobus actuels ont été placés à des endroits, selon moi, pour ennuyer l'automobiliste. Le mot est faible, il faut le reconnaître. Les arrêts placés là ou ils sont placés, c'est à dire bloquant toute circulation, à l'image des autobus scolaires, semblent le plus souvent agresser les automobilistes.

Autre point: Comment peut-on cautionner actuellement l'arrêt d'autobus qui est situé en face de **l'unité de Cavalerie du SPVM**? Pouvons-nous imaginer une

personne âgée, ou même tout simplement pas très sportive attendre à cet arrêt, monter dans l'autobus ou en descendre?

## **Les cimetières**

Nous ne voyons nulle part la position des cimetières quant à la fermeture du chemin de transit.

On voit, cependant, leur position face aux cyclistes: Il leur est dorénavant interdit d'y circuler. On comprend pourquoi. Nul besoin de faire un dessin. Il ne s'agit plus d'une promenade mais d'un défi à descendre ou monter des côtes.

\*\*\*

De grâce, comment faire pour visiter nos morts?

Quand on vient de l'ouest, passer par l'est pour aller au cimetière Mont Royal?

Quand on vient de l'est, passer par l'ouest pour aller au cimetière de Notre-Dame des Neiges?

L'Allemagne de l'Est n'existe plus... Mais n'aurions nous pas une tendance à vouloir imiter Donald Trump, en érigeant une frontière entre l'est et l'ouest, et entre les vivants et les morts?

## **Belvédère Camilien Houde**

Si j'ai bien tout compris, le Belvédère n'est facilement accessible que par le transit venant de l'ouest.

Pour y accéder par l'est, il faut rentrer dans le stationnement de la maison Smith, faire un tour gratuit, et en ressortir par la bonne issue, pour retourner vers l'est. Avouons que c'est légèrement tordu, au point que nous pouvons imaginer qu'un automobiliste, touriste de surcroît, se dise: «j'ai dû mal comprendre..».

## **Café suspendu? Belvédère Soleil?**

Des échafaudages dans toutes leurs splendeurs! Manque-t-on de cônes oranges dans la ville de Montréal? Faut-il qu'on nous impose de la laideur supplémentaire

sur le Mont Royal? Quand on nous dit qu'il ne faut pas défigurer le Mont Royal en érigeant des barrières de béton pour séparer les voies, et les rendre sûres?

### **Dans un monde idéal**

Il y aurait un véritable partage de la route: des voies réservées et sécurisées pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun. Ainsi: des voies réservées aux autobus avec des débarcadères à nous donner envie d'attendre! (via anciennement le Chemin Remembrance à quatre voies). Et des voies réservées aux automobiles. La circulation y serait fluide parce que les autobus auraient des aires séparées pour y faire leurs arrêts.

Tous ces aménagements permettraient la sécurité, la fluidité de la circulation, et par conséquent la convivialité et l'écologie. Entendons par là qu'il n'y aurait pas augmentation de Co 2 comme la Ville de Montréal l'a reconnu, lors de l'audience du 8 novembre.

### **Le projet: un référendum?**

Je regrette qu'il n'y ait pas eu plus d'information facilement accessible.

A l'audition du 8 novembre, je constate, comme des citoyens l'ont noté, des problèmes sérieux dans la méthodologie utilisée qui peuvent facilement remettre en question les résultats et ainsi en amoindrir leur crédibilité.

Enfin, entendre, si j'ai bien compris que la Ville a autorité sur son territoire, et qu'elle peut utiliser les études de l'office de consultation publique à sa discrétion me laisse profondément perplexe quant au processus démocratique.

Si nous souhaitons que le citoyen s'implique dans sa ville, pourquoi ne pas suggérer un referendum sur l'avenir du Parc du Mont Royal, et sa circulation de transit?

Sylvia Fabrizi  
(514) 445-4525

I would like the through-traffic on Mount Royal to remain open all year long to cars.

Je veux que les voies d'accès au mont Royal restent ouvertes pendant toute l'année

Ema Fagen

Access to the mountain is the most important thing.  
Keep the road open to automobile traffic.

Arthur Fargeon

Sujet: Les voies d'accès du Mont-Royal

Message:

Je demande que les voies d'accès du Mont-Royal soient remises dans leur état antérieur permettant le transit de la circulation automobile en tout temps et dans les deux directions ainsi que l'accès sans entrave ni restriction à tous ceux/celles qui veulent profiter du parc du Mont-Royal et de son panorama sur la ville et ses environs.

Je propose l'installation d'une barrière au milieu de la chaussée, là où cela est approprié, afin d'éviter tout virage en "u" sur le chemin Camilien-Houde.

Je propose aussi l'installation d'une piste cyclable de chaque côté de la voie carrossable ainsi que l'imposition d'une limite de vitesse de 30 km/h pour les cyclistes.

René Faribault

Chemin Camilien Houde, post-juin 2018. Par un beau dimanche d'été, j'amène ma vieille tante au Lac des castors. Mais le stationnement est plein. Il contient peu de voitures de ce côté de la montagne. Alors j'irai stationner dans le stationnement de la Maison Smith, qui est beaucoup plus grand. Mais c'est impossible, notre mairesse Valérie Plante en a fermé l'accès à ce stationnement depuis l'ouest. Alors que faire ? Faire demi-tour, retourner sur Côte des Neiges, faire la grand tour par Côte Ste Catherine et accéder au stationnement de la Maison Smith en remontant Camilien Houde depuis le côté Est de la montagne. Et c'est ça le progrès? C'est pour ça qu'on a besoin d'une consultation publique? L'évidence crève les yeux ! **NE TOUCHEZ PAS AU CHEMIN CAMILIEN HOUDE.**

Je vais sur la montagne depuis 40 ans. Je n'ai JAMAIS été incommodé par les automobiles. D'un côté, les cimetières, de l'autre le parc avec ses sentiers et son lac et ses chalets. **IL N'Y A PAS DE PROBLÈME.** Je suis bin tanné des faux naturistes. Le parc est en plein milieu de la ville. Profitons-en au maximum.

Les cyclistes qui déferlent la montagne à 60km +, téméraires, invisibles et inattendus, sont responsables de leur propre sécurité. Je ne pense pas que mami et papi vont grimper la montagne à vélo, C'est bien trop difficile. C'est de l'élitisme olympique. L'infime minorité qui dicte ses désirs à la grande majorité. Réveillons-nous !!!

Quand les préposés des cimetières situés sur la montagne ont déclaré à notre mairesse que la fermeture du Chemin Camillien Houde pourrait occasionner des problèmes pour les convois funéraires provenant de l'est et de l'ouest de Montréal et se dirigeant vers l'un et l'autre cimetière, et que ça pourrait causer du stress et de l'angoisse chez les familles et amis en deuil, elle a répondu qu'ils pourraient tout simplement prendre l'autobus. C'est un manque de compassion flagrant !!!! **NE TOUCHEZ PAS AU CHEMIN CAMILIEN HOUDE.**

Pierre Fauteux

Sujet: Camillien-Houde

Message:

Under what conditions would you consider it acceptable to allow through-traffic on the mountain?

Under ALL conditions

Under what conditions would you consider it acceptable to ban through-traffic on the mountain?

For special events, such as races.

In your opinion, what would be possible alternatives to removing through-traffic? What would be the conditions for their application?

There is NO logical alternative to removing through traffic.

The mountain has to remain accessible from both East and West. Through traffic is never heavy (see studies) and alleviates circulation on peripheral roads while saving time for users. This reduces pollution, reduces traffic congestion and reduces the frequency of potential accidents.

The mountain's fauna and flora is not affected by the through traffic. The mountain sits in the middle of the city the emits a million times more CO<sub>2</sub> than the narrow Camillien-Houde/Rememberance road.

Accessibility for all, means accessibility for young and old, healthy and sick, athletic and limited active...

And the parking and cemetery access are major issues . There must be access to all parkings and cemeteries from both directions at all times.



Why we must have a public consultation when the preceding facts are glaringly obvious, and when an on-line petition of over 35,000 votes FOR maintaining through traffic?

This is a major waste of public funds . Montreal is a large city, not a private parc for a select group of bicycle aficionados and holier than thou green extremists

Pierre Fauteux

I am against the closure of the Camélien Houde road which gives me access from NDG to downtown work. It's a shame that instead of making people's lives easier, closing this road will make so much difficult and challenging for people's daily life and commute to work. No to the Camélien Houde road closure!

M. Fetco

Please leave the road open!!!! Mt.Royal belongs to all, not only those young and fit enough to bike over it!!! Plus the rest of the roads in the area are all closed, already.

Drivers pay taxes, too, Mme. Plante, lots of them!!!

Debra Finestone

Sujet: Keep Camillien - Houde/Remembrance road Open to Cars  
!!!

Message: Make the speed limit SLOW and make certain that  
Drivers obey the limit /or get "tickets", but don't close this down to  
cars ...

Michael Finkelstein

I believe that through traffic access should be allowed  
on Camillion Houde/ Remembrance road!

Naomi Finkelstein

I suggest a safe and beautiful way be found to allow through traffic at all times. The passage across the mountain is a treasure that affords wonderful views, greatly appreciated by visitors and residents. Eliminating vehicle access means the facility is not available to all citizens, and most accessible to elite cyclists.

The Camillien-Houde portion in particular is unattractive and has safety shortcomings. It should be reconstructed, replacing hard guard rails with soft landscaping, and with traffic calming measures. The maximum speed limit should be 30km/h, enforced by photo-radar and police. There should be a protected bike path.

This would hugely improve a unique scenic route that is calming and a lovely break from the urban environment.

There should be an INTERNATIONAL competition to redesign the route, including FROM CÔTE-DES-NEIGES TO RUE FORÊT, and the competition should be open to urbanists and landscape architects from around the world. The jury should be made up of international experts, so that parochialism is not a factor in selecting the winner. There could be joint venture competitors that include local firms, and making it international would allow the best talents in the world to compete, to the benefit of Montreal. International competition is the process that gave Sydney its Opera House and Toronto its City Hall, two enduring and well-loved projects, many decades after they were built. Before the competition is launched, a functional program and design guidelines should be prepared, for the competitors to follow.

David Fish

It is very important for the benefit of all residents of the island of Montreal to keep the Camien Houde Parkway open.

Avram Fishman

Laissez ouvert l'accès sur la montagne comme il a tous jours été. ( pas limité comme cette été).

La montagne appartient à tous et non pas au cycliste qui veulent faire la course en traversant la montagne.

Carolina Florea



The road across the mountain is not cutting through it but situated on the very edge of it. It was placed there for not disturbing the environment, but to let people have easy access. It got to be open all year round!

Michael Fog

Do not close access to Mount Royal!!!!

Myra Fogel

Totally against. Voyons! The city is not just for pedestrians and cyclists who have the time to pressure politicians. The city has people who need to get around to work too and this is an important artery as well as offering a fantastic view of the city to tourists and residents alike.

David Forest

I strongly believe Camillien-Houde should be open to everyone. I don't understand what was to be gained by closing the road to cars and whether anything was actually achieved. Cars and cyclists can live together and though one death recently is one too many, the roadway has proven safe over the decades of use.

Anthony Frattaroli