



**SDC LAURIER OUEST OUTREMONT  
SDC LAURIER OUEST PLATEAU-  
MONT-ROYAL**

## **MÉMOIRE**

**Projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les voies Camillien-Houde et Remembrance**

**22 NOVEMBRE 2018**

## Table des matières

<b>LA SDC LAURIER OUEST.....</b>	<b>3</b>
<b>LES BONS COUPS .....</b>	<b>3</b>
<b>PROBLÉMATIQUES DU PROJET-PILOTE.....</b>	<b>3</b>
1. Enjeux de l’accessibilité.....	4
2. Enjeu de la sécurité .....	4
3. Enjeu pour les commerces de l’avenue Laurier Ouest.....	5
<b>NOTRE VISION DU DÉVELOPPEMENT DU MONT-ROYAL .....</b>	<b>6</b>
<b>RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>6</b>

## LA SDC LAURIER OUEST

Les Sociétés de développement commercial (SDC) Laurier Ouest Outremont et Plateau-Mont-Royal ont été fondées en 2017 dans le but de faire la promotion de l'avenue Laurier Ouest et défendre les intérêts de ses membres.

L'avenue Laurier Ouest est une artère commerciale située entre le chemin de la Côte-Ste-Catherine et le boulevard St-Laurent. Elle est donc à cheval sur deux arrondissements importants : Outremont et le Plateau-Mont-Royal.

Ce mémoire a pour but de communiquer notre vision du développement du Mont-Royal face au projet-pilote de fermeture du chemin Camillien-Houde-Remembrance, afin d'alimenter la réflexion des autorités de la Ville de Montréal. Ce projet-pilote comporte des éléments intéressants et d'autres qui sont problématiques, ou à tout le moins, n'apportent aucune solution aux enjeux identifiés.

Dans ce qui suit, nous soulignerons d'abord les éléments que nous jugeons bénéfiques, puis nous aborderons les problématiques.

## LES BONS COUPS

Le parc du Mont-Royal constitue un bijou montréalais qu'il faut effectivement mettre en valeur. À ce titre, les nouveaux aménagements constituent un pas dans la bonne direction. Nommons le Café Suspendu, situé à mi-chemin vers le sommet par la voie Camillien-Houde, de même que les nouveaux aménagements au Lac des Castors. Sans aucun doute, ces aménagements réussissent à rendre le parc plus attrayant pour nous, citoyens, et pour les touristes.

## PROBLÉMATIQUES DU PROJET-PILOTE

Le document du projet-pilote qui a été remis propose, à la page 4, les interventions en lien avec les enjeux. Certaines ont retenues notre attention. Les deux premiers concernent l'accessibilité, les deux autres la sécurité :

- **Maintenir le niveau de service, l'accessibilité et la sécurité pour l'ensemble des clientèles du parc**
- **Faciliter la circulation des autobus, des vélos, des piétons et des véhicules d'urgence et de services sur l'axe Camillien-Houde-Remembrance (CHR).**
- **Assurer en tout temps et tous lieux, la sécurité de l'ensemble des usagers dans les voies de circulation et dans les stationnements**
- **Réduire la vitesse à 40 km/h, incluant les vélos.**

## 1. Enjeux de l'accessibilité

L'interdiction de transit au sommet de la montagne n'a pas favorisé l'accès au Mont-Royal, ni même amélioré la cohabitation entre les moyens de transport.

En effet, au sommet, l'interdiction de transit change peu la facilité d'accès au transport en commun, aux véhicules d'urgence, aux piétons et aux vélos. Il y avait deux périodes de la journée qui pouvaient être problématiques, le matin et le soir durant la semaine. Ainsi, durant la grande partie de la journée, la circulation au sommet était fluide, donc sans impact sur la cohabitation des moyens de transport.

Les personnes fréquentant le Mont-Royal y accèdent à pied, en voiture, à vélo ou en autobus. Une fois sur place, ils peuvent circuler sur de nombreux sentiers loin des voitures, des vélos ou des autobus. Ils sont dans le calme de la nature.

L'interdiction de transit a donc un impact négatif sur l'accessibilité. Durant le projet-pilote, il était possible de constater que l'accès au Mont-Royal par le CHR était plus difficile la fin de semaine, vu que les stationnements étaient pleins et qu'il était impossible de circuler d'un stationnement à l'autre.

Les constats préliminaires de la Ville de Montréal concluent que les lieux aménagés temporairement ont été fréquentés et que les activités organisées au cours de l'été ont connu beaucoup de succès. Nous suggérons que le succès des activités n'est pas lié à la fermeture de Camillien-Houde. Ces activités auraient eu autant de succès sans la fermeture, donc tout accroissement du nombre de personnes fréquentant le Mont-Royal pendant la période de fermeture devrait plutôt être attribué au succès des activités en question.

## 2. Enjeu de la sécurité

La question de la sécurité constitue sans doute l'enjeu le plus mal abordé par le projet-pilote. À la page 3 du document sur le projet-pilote, on rapporte que le nombre de visiteurs du Mont-Royal se chiffre en millions, ce qui est considérable. On parle ici de ceux qui fréquentent le site, et non ceux qui y viennent en transit.

Avant le projet-pilote, les zones plus à risques qui avaient été identifiées étaient les chemins Camillien-Houde et Remembrance. Ces chemins sont sinueux et propices aux collisions dès qu'un véhicule ou un vélo déborde de sa zone. Au meilleur de nos connaissances, le nombre d'incidents au sommet est moins important que dans ces accès. D'ailleurs, le rapport du coroner, à la page 4, précise que les rapports de police répertorient trois collisions entre des véhicules et des vélos dans la voie Camillien-Houde, juste avant le belvédère. Il est aussi précisé dans le rapport que le véhicule responsable

du décès malheureux de M. Clément Ouimet était un touriste cherchant à retourner au sommet du Mont-Royal, et non une personne effectuant un transit (page 2).

Durant le projet-pilote, malgré l'interdiction de transit, le nombre de voitures y circulant est demeuré élevé : touristes et résidents se rendaient toujours au belvédère y fréquenter le Café suspendu ou pour se rendre au sommet. De plus, aucun aménagement routier n'a permis de réduire le risque de collision à cet endroit, sinon une signalisation interdisant les virages en U.

Or, le rapport du coroner remet en question l'accès au belvédère (et non au sommet) et recommande de prendre des mesures appropriées pour assurer la sécurité des utilisateurs vulnérables.

Dans les constats préliminaires de fin de projet reliés à la sécurité, la Ville de Montréal conclut que le projet pilote n'a pas permis de régler les problèmes de cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons et que des comportements dangereux de la part d'automobilistes et de cyclistes ont encore été observés.

Ainsi, le risque est demeuré inchangé malgré la baisse d'achalandage, que ce soit au sommet ou dans les accès.

### 3. Enjeu pour les commerces de l'avenue Laurier Ouest

Depuis le début de la fermeture du CHR, les commerces de l'avenue Laurier Ouest ont été touchés de plein fouet. En effet, les accès à notre artère pour nos clients provenant de l'Ouest de la ville, comme Westmount, Côte-St-Luc et Hampstead, se font via des voies qui subissent une pression accrue, comme l'avenue des Pins et le chemin de la Côte-Ste-Catherine.

En conséquence, le temps de transport pour se rendre sur Laurier a été plus long et ardu, même en autobus, et une large partie de notre clientèle s'est découragée et préfère aller ailleurs.

Il est vrai que des travaux avaient lieu sur l'avenue Laurier. Toutefois, nous avons mis en œuvre des mesures, dont le service de voiturier, qui a fait en sorte que cette clientèle continuait de fréquenter nos établissements durant les premiers mois des travaux. Cependant, quelques semaines après la mise en œuvre du projet-pilote, plusieurs clients ont confié à nos gens d'affaires être moins enclins à venir sur Laurier non pas à cause des travaux, mais parce que l'accès est devenu plus difficile par Côte-Ste-Catherine et des Pins, vu l'interdiction de transit sur le Mont-Royal. D'ailleurs, même le service de voiturier a connu une diminution de l'achalandage à partir de cette période.

La fermeture de la voie CHR entraîne un clivage entre la partie est et ouest de la Ville de Montréal sans raison valable parce qu'elle empêche les citoyens de passer d'une partie à l'autre de la Ville aisément sans raison valable.

Cette voie d'accès permet à une partie de la population de traverser la ville sans grandes conséquences pour les personnes qui fréquentent le Mont-Royal.

La sécurité des cyclistes n'est pas améliorée de façon significative et l'on doit se rappeler que les cyclistes qui fréquentent la voie CHR sont en une forme physique nettement supérieure aux autres cyclistes, et qu'ils circulent parfois plus rapidement que les voitures. Nous croyons qu'il existe d'autres moyens pour les protéger sans que l'on doive empêcher une partie de la population d'utiliser la voie traversant le Mont-Royal.

Enfin, nous avons pu constater pendant la fermeture, matins et soirs, la formation de bouchons de circulation entre l'avenue Laurier et l'intersection de l'avenue du Parc à l'est, et entre Laurier et Stuart à l'Ouest.

## NOTRE VISION DU DÉVELOPPEMENT DU MONT-ROYAL

Nous partageons la vision mise de l'avant proposant de mettre en valeur le Mont-Royal et de favoriser son accès pour la collectivité.

En ce sens, nous croyons profondément à la nécessaire cohabitation entre les différents moyens de transport, incluant les vélos et l'automobile. Nous croyons aussi qu'il est nécessaire d'assurer la sécurité pour tous et qu'il est possible d'y arriver sans exclure un moyen de transport.

## RECOMMANDATIONS

Nous recommandons donc de maintenir la circulation de transit sur la voie Camillien-Houde-Remembrance. Nous sommes contre la fermeture parce que nous ne croyons pas que dans les circonstances actuelles, elles augmentent l'accessibilité au Mont-Royal et la sécurité de ses usagers.

L'important, à notre avis, est de prendre des mesures qui augmentent la sécurité des différents usagers. Nous suggérons par exemple de :

### **1. Empêcher les véhicules de faire des virages en U**

Pour éviter que des accidents ne soient causés par la négligence de faire un virage en U et de faire des dépassements par la droite, une glissière, par exemple, pourrait être aménagée tout le long de la voie CHR.

**2. S'assurer qu'il y ait une voie réservée aux cyclistes**

Les cyclistes devraient pouvoir circuler sur une voie qui leur serait réservée d'un bout à l'autre du Mont-Royal. Dans le CHR, une portion de l'accotement pourrait être aménagée de sorte qu'il soit sécuritaire pour les vélos de monter et de descendre le Mont-Royal.

**3. Ralentir la circulation au sommet**

Les mesures pour ralentir la circulation sont efficaces. Il existe plusieurs moyens qui pourraient corriger ce problème. Nous faisons confiance en les experts de la ville de Montréal. Nous sommes certains qu'il existe des moyens efficaces de contrôler la vitesse des véhicules autres que la fermeture de la montagne.

En conclusion, grâce à ces mesures simples et efficaces, nous sommes d'avis que l'accès à la montagne pourrait être maintenu tout en augmentant la sécurité des moyens de transport vulnérables. Nous pensons qu'elles favoriseraient du même coup la cohabitation des moyens de transport et la fréquentation du Mont-Royal.

Émile Kutlu, président  
SDC Laurier Ouest Outremont

Bernard Lemay, président  
SDC Laurier Ouest Plateau-Mont-Royal