

*Les voies d'accès au  
mont Royal*

Rapport de consultation publique

**LES VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL  
(CAMILLIEN-HOUDE/REMEMBRANCE)**





OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

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

**Rapport de consultation publique**

**Le 18 avril 2019**

### ***Édition et diffusion***

Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : 514 872-3568  
Télécopieur : 514 872-2556  
Internet : [www.ocpm.qc.ca](http://www.ocpm.qc.ca)  
Courriel : [info@ocpm.qc.ca](mailto:info@ocpm.qc.ca)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2019

ISBN 978-2-924750-57-5 (imprimé)

ISBN 978-2-924750-58-2 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.





Montréal, le 18 avril 2019

Madame Valérie Plante  
Mairesse de la Ville de Montréal  
Monsieur Benoit Dorais  
Président du comité exécutif  
**Ville de Montréal**  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C6

**Objet : Rapport de consultation publique sur l'évaluation du projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde / Remembrance et sur l'élaboration d'une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal**

---

Madame la Mairesse,  
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur l'évaluation du projet-pilote de retrait de la circulation de transit et sur l'exercice d'élaboration d'une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal.

Il est important de souligner d'entrée de jeu le contexte hautement polarisé de son exécution. Quelques jours après l'annonce du projet pilote, deux pétitions lancées par des citoyens ont recueilli respectivement plus de 39 000 signatures contre le projet-pilote et 8 300 signatures en faveur du projet. Rappelons également que le sujet du retrait de la circulation de transit a donné lieu, parallèlement au mandat de l'Office, à une démarche en vertu du droit d'initiative citoyenne qui a été jugée recevable par le greffe, puis suspendue par les requérants.

Cette importante mobilisation s'est traduite par une participation record des Montréalais et des Montréalaises pour cette première démarche d'évaluation mise en place par l'OCPM, qui comportait plusieurs types d'activités permettant de donner son point de vue à différents moments de la consultation. Plus de 13 000 participants ont utilisé les outils virtuels mis à leur disposition et ont assisté aux activités d'information, de création et d'expression des opinions. La commission a reçu plus de 1 800 opinions écrites, soit la plus importante contribution à la phase formelle d'une consultation de l'Office.

La réflexion des commissaires pour réaliser l'évaluation s'est donc nourrie à la fois des indicateurs proposés par le Bureau du Mont-Royal, des données recueillies par la Ville durant le projet pilote et des perceptions exprimées par les citoyens. L'analyse de la grande quantité de documents reçus met en évidence l'attachement des Montréalais à

la montagne et à ses paysages ainsi que le désir de plusieurs de faire une réflexion collective sur son avenir afin d'atteindre une meilleure cohabitation entre les divers usagers de l'axe.

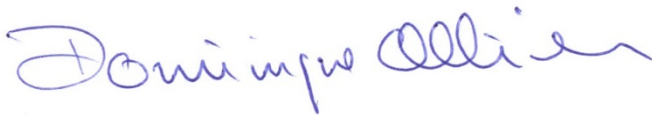
Toutefois, à la lumière des données fournies par la Ville et des opinions formulées par les participants, la commission constate que les résultats du projet pilote sont peu concluants sous les aspects de l'accessibilité à la montagne, de l'expérience des usagers et de l'amélioration de la sécurité. La seconde partie du mandat, soit l'exercice de vision, offre différentes avenues pour repenser l'aménagement de ce chemin d'accès qui se traduisent en une quinzaine de recommandations.

De l'avis de la commission, le projet pilote et la consultation ont donné lieu à un double bénéfice. D'abord, ils ont stimulé le débat et, ensuite, ils ont encouragé la réflexion et facilité la recherche de compromis. Les Montréalais considèrent la montagne à la fois comme un joyau à préserver et comme un important lien physique et psychologique entre l'est et l'ouest de la ville. Ils souhaitent que les suites données à cette consultation soient l'occasion d'organiser plus globalement l'accessibilité au mont Royal en respectant l'ensemble de ses usagers.

L'Office rendra ce rapport public le 2 mai 2019, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Monsieur Éric Alan Caldwell, responsable de l'OCPM  
Monsieur Luc Ferrandez, responsable des grands parcs et des espaces verts



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Le projet de la consultation publique et de la démarche .....	3
1.1 Les voies d'accès au mont Royal : la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance .....	3
1.1.1 La description du projet pilote .....	3
1.1.2 Les éléments de vision pour les voies d'accès au mont Royal .....	5
1.2 La démarche de consultation.....	5
1.2.1 Les séances d'information.....	6
1.2.2 Les questionnaires.....	6
1.2.3 La plateforme de consultation en ligne.....	6
1.2.4 Les ateliers créatifs.....	9
1.2.5 La soirée de relance de la consultation.....	9
1.2.6 Les opinions.....	10
1.3 La petite histoire des voies d'accès .....	11
1.4 Les consultations publiques antérieures .....	14
1.5 La documentation déposée par le Bureau du Mont-Royal.....	17
1.5.1 L'impact sur la circulation de la coupure du transit aux véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance....	17
1.5.2 Le plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal .....	17
1.5.3 Le chemin de la montagne – Aux limites du parc du Mont-Royal, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance – L'évolution du territoire.....	18
1.5.4 Les documents de suivi du projet pilote .....	18
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants .....	21
2.1 Le contexte de la consultation.....	22
2.2 L'évaluation du projet pilote.....	24
2.2.1 Les tendances générales selon les moyens de consultation.....	24
2.2.2 Les opinions des participants sur le projet pilote réparties par thématique.....	29
2.3 La vision de l'axe Camillien-Houde / Remembrance .....	42

3.	Les constats et l'analyse de la commission .....	51
3.1	Le contexte.....	51
3.2	L'évaluation du projet pilote.....	52
3.2.1	Les constats reliés à la circulation .....	53
3.2.2	Les constats reliés à l'expérience .....	56
3.2.3	Les constats reliés à la sécurité .....	58
3.3	L'acceptabilité sociale du projet pilote .....	59
3.3.1	Une planification hâtive .....	59
3.3.2	Un environnement de congestion majeure de la circulation.....	60
3.3.3	Une polarisation des débats.....	61
3.3.4	L'attachement des Montréalais au mont Royal .....	61
3.3.5	Un effort de réflexion collective.....	62
3.3.6	Des résultats peu concluants.....	63
3.4	La vision de l'axe Camillien-Houde / Remembrance .....	64
3.4.1	Le contexte historique.....	64
3.4.2	Le chemin de plaisance .....	65
3.4.3	L'aménagement du chemin de plaisance.....	66
3.4.4	Les zones à problème en matière de sécurité.....	69
3.4.5	La transition de l'espace ville et de l'espace mont Royal.....	71
3.4.6	Une signalisation distincte .....	72
3.4.7	Les stationnements .....	73
3.4.8	L'offre de transport collectif.....	75
3.5	La gouvernance .....	76
	Conclusion.....	79
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	81
	Annexe 2 – La documentation .....	85
	Annexe 3 – Les recommandations.....	93

## Introduction

Le 14 mars 2018, le comité exécutif de la Ville de Montréal mandatait l'Office de consultation publique de Montréal pour assurer la tenue d'une consultation publique sous forme d'activités d'interactions avec le public, visant à évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance et à établir une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal.

Le 15 mars 2018, le greffe de la Ville de Montréal jugeait recevable la demande de consultation publique déposée par un groupe de citoyens en vertu du droit d'initiative pour tenir une consultation publique sur l'implantation d'un projet pilote bloquant la circulation de transit dans le parc du Mont-Royal, que les représentants du groupe ont décidé de suspendre, le 23 avril 2018, compte tenu du mandat confié à l'OCPM.

Dans le cadre de son mandat, la commission, présidée par Nicole Brodeur et formée de Luba Serge et de Gaétan Lebeau, a tenu plusieurs activités. Le projet pilote s'étant tenu du 2 juin au 31 octobre 2018, les activités de la démarche de consultation, *Les voies d'accès au mont Royal*, ont eu lieu *avant, pendant* et *après* ce dernier.

La consultation s'est amorcée en mai 2018 par la mise en ligne du dossier de documentation ainsi que l'annonce de la démarche de consultation élaborée par l'OCPM. Cette démarche est décrite plus en détail au chapitre 1. Elle comprenait notamment deux soirées d'information, l'une dans l'arrondissement de Ville-Marie et l'autre dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, des questionnaires en ligne, une plateforme de consultation en ligne, des ateliers créatifs, une soirée de relance de la consultation, des soirées d'audition des opinions ainsi que des opinions en ligne.

Le premier chapitre du rapport décrit l'objet de la consultation, soit le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance (CHR) et la vision proposée pour celui-ci. Ce premier chapitre présente également la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le second chapitre rassemble les préoccupations, les opinions et les suggestions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré à l'analyse de la commission et à ses recommandations.



## 1. Le projet de la consultation publique et de la démarche

Le 14 mars 2018, le comité exécutif de la Ville de Montréal a mandaté l'OCPM « pour assurer la tenue d'une consultation publique, prenant la forme d'activités d'interaction avec le public, visant à évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie de Camillien Houde / Remembrance et à établir une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal<sup>1</sup>. »

### 1.1 Les voies d'accès au mont Royal : la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance

Le territoire à l'étude est formé du chemin Remembrance, de la voie Camillien-Houde et de leurs abords. Le chemin Remembrance débute à l'intersection du chemin de la Côte-des-Neiges, sur le flanc ouest du mont Royal, gravissant la montagne jusqu'à l'entrée du cimetière Mont-Royal où il se prolonge dans la voie Camillien-Houde. La voie Camillien-Houde commence à l'intersection du boulevard du Mont-Royal et du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, sur le versant est de la montagne. Ces voies constituent donc à elles deux un axe est-ouest traversant la montagne.

En plus des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal, l'axe Camillien-Houde / Remembrance permet d'accéder, du côté du parc du Mont-Royal, au stationnement du belvédère Camillien-Houde, aux stationnements de la maison Smith et à ceux du lac aux Castors.

#### 1.1.1 La description du projet pilote<sup>2</sup>

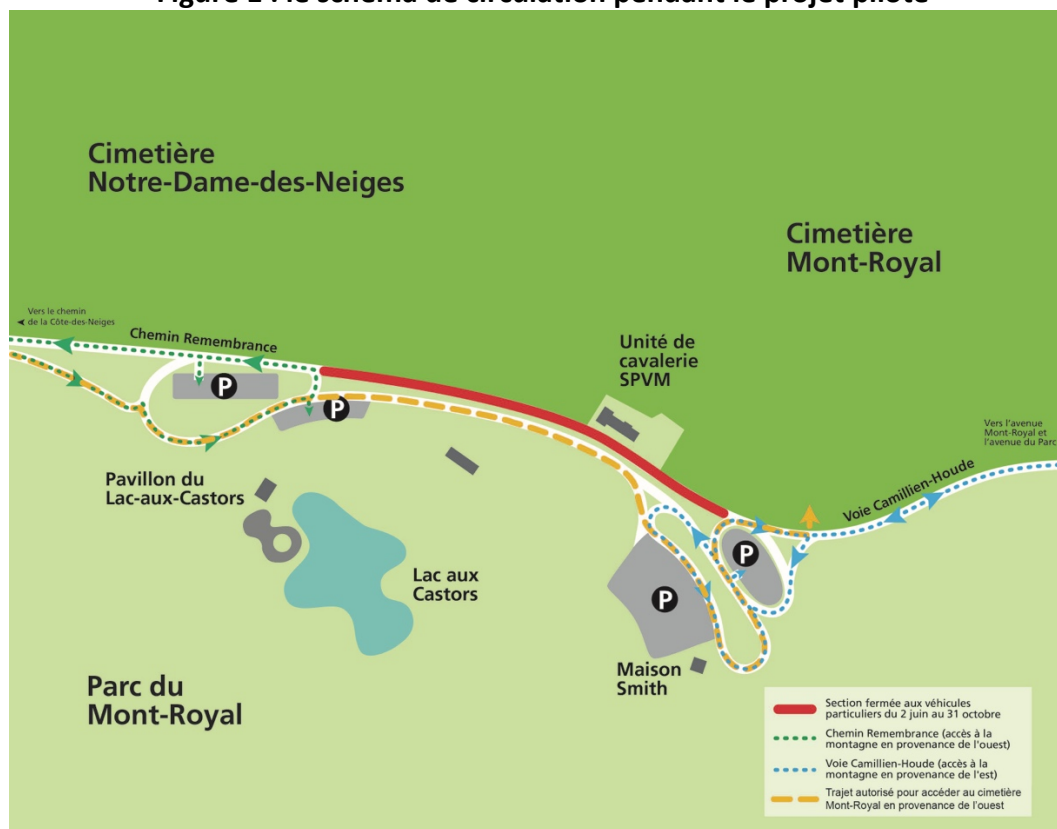
Le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance s'est déroulé du 2 juin au 31 octobre 2018. Au cours de cette période, un tronçon d'une longueur d'environ 550 mètres entre les stationnements de la maison Smith et ceux du lac aux Castors était fermé aux véhicules particuliers, tout en demeurant accessible aux véhicules d'urgence tels que pompiers, police et ambulance, aux véhicules de fonction pour travaux et entretien de la voirie, aux autobus de la STM, aux autobus touristiques et scolaires, aux cortèges funèbres, ainsi qu'aux piétons et aux cyclistes. L'implantation de ce concept s'est faite par le biais d'une nouvelle signalisation routière et d'un marquage au sol. Une présence policière est venue renforcer son application. En conséquence, les stationnements P-115 et P-116 avoisinant le pavillon du Lac-aux-Castors n'étaient accessibles aux véhicules particuliers que par l'ouest, tandis que ceux avoisinant la maison Smith (P-117 et P-118) étaient accessibles par l'est uniquement. En période de fort achalandage, des agents de sécurité pouvaient autoriser la circulation entre les stationnements de l'ouest vers l'est par la chaussée sud du chemin Remembrance.

---

<sup>1</sup> Résolution CE18 0407, doc. 1.3, p. 1

<sup>2</sup> Document synthèse, doc. 3.1, p. 1-17; Présentation du Bureau du Mont-Royal, doc. 3.4, p. 1-47; Mme Claudia Villeneuve, Transcription de la séance d'information du 15 mai 2018, doc. 7.2, L. 257-413

Figure 1 : le schéma de circulation pendant le projet pilote



Source : informations additionnelles pour l'accès au cimetière Mont-Royal, doc. 3.7, p. 2

La vitesse maximale autorisée fut réduite de 50 à 40 km/h sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges était accessible par son entrée principale sur le chemin de la Côte-des-Neiges et par l'entrée secondaire sur l'avenue Decelles. Il était toutefois inaccessible en voiture par son entrée donnant sur le chemin Remembrance, celle-ci étant située dans la zone interdite aux véhicules particuliers. Le cimetière Mont-Royal devait d'abord n'être accessible que par son entrée principale du chemin de la Forêt, et par l'entrée secondaire sur la voie Camillien-Houde en provenance de l'est seulement. Cependant, dès le début du projet pilote, la Ville s'est vue contrainte de modifier le schéma de circulation pour des raisons légales<sup>3</sup> afin d'autoriser les véhicules particuliers en provenance de l'ouest à gagner l'entrée secondaire du cimetière par la chaussée sud du chemin Remembrance. Au moment de quitter le cimetière, l'obligation de redescendre la montagne en passant par l'est était toutefois maintenue.

<sup>3</sup> Au fil des années, la Compagnie du cimetière Mont-Royal et la Ville de Montréal ont procédé à plusieurs échanges de terrains, dont certains ont servi à l'aménagement de la voie Camillien-Houde. Dans leur mémoire, la Compagnie du cimetière Mont-Royal mentionne que « [...] Cet acte d'échange notarié ne s'effectua toutefois pas sans que la Ville ne s'engage à respecter certaines conditions. La plus décisive, en l'espèce, concerne les droits d'accès et de passage de la Compagnie aux voies publiques qui étaient alors créées et qui deviendront les voies Camillien-Houde et Remembrance », doc. 9.2.7, p. 5-6

En accompagnement des mesures de retrait du transit, des aménagements temporaires ont été implantés pour la durée du projet pilote. Les seuils de l'axe Camillien-Houde / Remembrance, du côté est à l'intersection du boulevard Mont-Royal et du côté ouest à l'intersection du chemin de la Côte-des-Neiges, ont été marqués grâce à deux panneaux de signalisation électroniques amovibles. Deux aires de repos ont été créées aux arrêts d'autobus devant les stationnements de la maison Smith et du lac aux Castors. Un café-terrasse nommé *Café suspendu* a été aménagé sur une partie du stationnement au belvédère Camillien-Houde. En plus des rafraîchissements disponibles, un calendrier comprenant animation et activités gratuites y était proposé. Une plateforme, appelée *belvédère Soleil* en référence aux couchers de soleil, a été érigée du côté nord de la voie Camillien-Houde. Alors que les autres aménagements étaient prêts au commencement du projet pilote, le belvédère Soleil a été ouvert le 16 juin.

Cinq Cyclovias ont été tenues sur la voie Camillien-Houde les dimanches 17 juin, 15 juillet, 19 août, 16 septembre et 7 octobre 2018 de 7 h 30 à 12 h. Sportives ou familiales, les Cyclovias sont des événements festifs où la circulation des véhicules motorisés est interdite au profit des marcheurs et des cyclistes. Lors des Cyclovias familiales des 15 juillet et 19 août 2018, un service de navette reliait les stations de métro Mont-Royal et Snowdon à la maison Smith.

### **1.1.2 Les éléments de vision pour les voies d'accès au mont Royal<sup>4</sup>**

La Ville de Montréal est d'avis que l'élaboration d'une vision concernant l'axe Camillien-Houde / Remembrance nécessite une réflexion approfondie sur quatre enjeux. Le premier, la redistribution des modes de transport, consiste à réévaluer la place de l'automobile sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, ainsi qu'à faciliter l'utilisation du transport collectif pour accéder à la montagne. Secondement, l'accessibilité universelle exige d'assurer l'accès au parc à l'ensemble de la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, et de répondre aux besoins variés des différents usagers. Le troisième enjeu réside dans une cohabitation sécuritaire des différents usagers de l'axe Camillien-Houde / Remembrance, ce que la Ville souhaite concrétiser en remaniant le partage de la route au profit des piétons et des cyclistes. Enfin, la Ville de Montréal souhaite rehausser les qualités paysagères de l'axe Camillien-Houde / Remembrance et mettre en valeur les qualités patrimoniales du parc.

## **1.2 La démarche de consultation**

Les activités de la démarche de consultation se sont déroulées du 1<sup>er</sup> mai au 4 décembre 2018. Afin de faciliter l'expression citoyenne et de rendre son processus le plus exhaustif et accessible que possible, la commission a prévu plusieurs étapes, définies selon le mode de participation. La démarche de consultation comprenait donc les séances d'information, des questionnaires (en ligne, *in situ* et en personne par interception), une plateforme de consultation en ligne, des ateliers créatifs, une soirée de relance de la consultation, des séances d'audition des opinions et la possibilité d'émettre des opinions en ligne.

---

<sup>4</sup> Claudia Villeneuve, Transcription de la séance d'information du 15 mai 2018, doc. 7.2, L. 591-618

### **1.2.1 Les séances d'information**

La commission a tenu deux séances d'information les 10 et 15 mai 2018, préalablement à l'entrée en vigueur du projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Au cours de ces soirées, les représentants du Bureau du Mont-Royal de la Ville de Montréal ont présenté le projet pilote et les orientations de vision d'avenir à développer pour les voies d'accès à la montagne. Par la suite, ils ont répondu aux questions des citoyens. Plus de 1 200 personnes se sont présentées aux séances d'information ou les ont écoutées par le biais de la webdiffusion en direct ou en différé.

### **1.2.2 Les questionnaires**

Trois types de questionnaires ont été utilisés à différentes étapes du processus de consultation : en ligne, *in situ* et en personne par interception.

Un questionnaire préalable, composé d'une dizaine de questions, fut d'abord accessible en ligne du 30 avril au 29 juin 2018. Cet exercice de participation visait à rassembler des données concernant les habitudes d'utilisation des voies d'accès au parc du Mont-Royal hors projet pilote, chez toutes les personnes intéressées par le sujet. Lancé un mois avant et retiré un mois après le début du projet pilote, ce questionnaire a reçu 3 610 participations.

Un second questionnaire a été soumis *in situ* entre le 22 juin et le 15 octobre 2018, par le biais de tablettes installées à la maison Smith et au chalet du mont Royal, et par interception dans le parc du Mont-Royal pendant la même période. À travers une vingtaine de questions, il invitait les répondants à faire connaître leurs impressions du projet pilote en cours de déroulement. Au total, 318 personnes se sont prêtées à l'exercice.

Un troisième et dernier questionnaire comprenant une quinzaine de questions a été proposé en ligne entre le 31 août et le 15 octobre 2018. Les répondants y partageaient leurs impressions d'ensemble concernant le projet pilote, alors que ce dernier approchait de son terme. En plus des questions déjà présentes dans la version *in situ* visant à évaluer les diverses composantes du projet pilote, ce troisième questionnaire, qui compte 3 104 participants, permettait aux répondants d'indiquer si, oui ou non, ils s'étaient rendus sur la montagne durant le projet pilote, et pour quelle raison.

Chacun des questionnaires était proposé en versions française et anglaise.

### **1.2.3 La plateforme de consultation en ligne**

La plateforme de consultation en ligne a été accessible à la participation du 2 juin au 15 octobre 2018. Le projet pilote y était présenté en vingt propositions issues du document de présentation



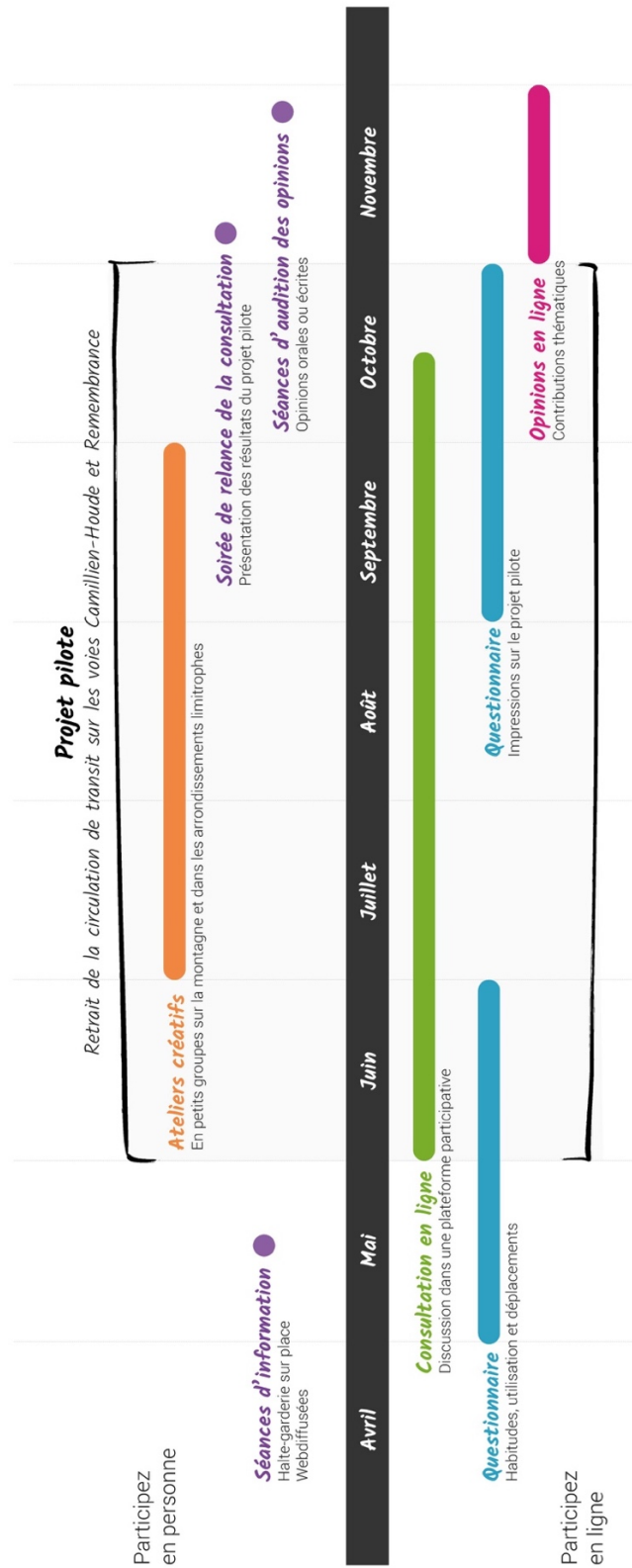
de la Ville de Montréal, ces dernières étant regroupées selon dix thèmes afin de faciliter la navigation :

- Circulation de transit,
- Partage de la route,
- Transport collectif,
- Stationnement,
- Accessibilité pour tous,
- Nouveaux aménagements des voies véhiculaires,
- Paysage, patrimoine et attractivité,
- Environnement,
- Animation et programmation,
- Autres.

Les citoyens avaient la possibilité de voter pour ou contre ces propositions, mais également de mettre au débat différentes mesures qui pourraient, selon eux, influencer l'avenir des voies d'accès au mont Royal, tout en servant les objectifs du projet pilote. En plus de tester la validité des propositions de la Ville, la plateforme visait à susciter un dialogue grâce au partage d'idées, de propositions alternatives, de variantes et d'arguments. Les 2 210 personnes ayant créé un profil d'inscription sur la plateforme ont formulé 103 nouvelles propositions. Elles ont émis 681 arguments et 3 568 votes pour ou contre les propositions de la Ville et des citoyens réunies.

Le site d'hébergement de la plateforme de consultation n'offrant pas encore la fonction de traduction au moment de la consultation publique, la plateforme n'était disponible qu'en français. Les citoyens avaient la possibilité de s'y exprimer en anglais, comme il est de coutume lors des audiences de l'Office.

Figure 2 : la démarche de consultation



Source : doc. 2.1, p. 2

#### **1.2.4 Les ateliers créatifs**

De juillet à septembre 2018, sept ateliers créatifs ont été organisés afin de recueillir les commentaires des citoyens sur le projet pilote et de solliciter leurs opinions au sujet de la vision d'avenir à développer pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Ces ateliers se sont tenus à six endroits différents, soit sur la montagne, dans les arrondissements limitrophes et sur le territoire de la ville de Westmount.

- 28 juillet 2018 – sur la montagne
- 25 août 2018 – sur la montagne
- 8 septembre 2018 – Ville-Marie
- 12 septembre 2018 – Westmount
- 15 septembre 2018 – Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâces
- 16 septembre 2018 – Outremont
- 22 septembre 2018 – Plateau-Mont-Royal

Au sujet du projet pilote, les discussions devaient permettre d'identifier les problèmes vécus, les solutions possibles à ces problèmes, ainsi que les alternatives susceptibles de bénéficier à l'ensemble des usagers de la montagne, qu'ils soient piétons, cyclistes, passagers des transports collectifs ou automobilistes. Le développement d'une vision à long terme exigeait de réfléchir, dans une perspective plus large, aux moyens de faire vivre la meilleure expérience possible à tous les types d'usagers, tout en faisant de l'axe Camillien-Houde / Remembrance une partie intégrante du parc. Durant l'atelier, un preneur ou une preneuse de notes s'étant porté(e) volontaire devait consigner toute opinion ou proposition formulée par les participants. Les propositions étaient également illustrées ou notées sur une carte grand format du mont Royal, grâce à des objets de maquette, des feuillets adhésifs et des crayons-feutres.

À la fin de chaque atelier, les participants avaient pour tâche de définir, par voie de consensus, les trois propositions jugées les plus importantes émises au cours du débat. L'absence de tels consensus devait également être consignée. Les ateliers ont attiré en tout 124 participants.

#### **1.2.5 La soirée de relance de la consultation**

Le projet pilote ayant pris fin le 31 octobre 2018, les citoyens ont été conviés à une soirée de relance de la consultation publique le 8 novembre aux bureaux de l'OCPM. La séance a été l'occasion pour l'Office de faire le compte rendu de la participation publique à cette date. L'Office a ainsi présenté les activités tenues depuis le début de la consultation – séances d'information, questionnaires, plateforme de consultation et ateliers créatifs – leurs objectifs et les résultats. Les représentants du Bureau du Mont-Royal ont ensuite présenté une synthèse des données recueillies par la Ville de Montréal durant le projet pilote. Enfin, les participants qui le désiraient ont pu poser des questions de clarification aux représentants du Bureau du Mont-Royal.

### 1.2.6 Les opinions

L'intérêt soulevé par le sujet de la consultation publique a justifié la tenue de sept séances d'audition des opinions :

- Le 28 novembre 2018 en soirée;
- Le 29 novembre 2018 en soirée;
- Le 30 novembre 2018 en après-midi;
- Le 3 décembre 2018 en après-midi;
- Le 3 décembre 2018 en soirée;
- Le 4 décembre 2018 en après-midi;
- Le 4 décembre 2018 en soirée.

Ce fut l'occasion pour tous ceux qui le désiraient de donner leur avis sur le projet pilote, de faire des propositions ou des recommandations concernant les voies d'accès au mont Royal et leurs abords, et de partager à ce propos leur vision à long terme. La commission a entendu 64 citoyens et représentants d'organismes au cours de ces séances. Chacun disposait d'environ 20 minutes pour présenter son opinion et répondre aux questions des commissaires.

Les opinions en ligne sont un autre moyen mis à la disposition des résidents de Montréal de donner leur opinion dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM. Les gens qui le désirent peuvent répondre en 250 mots à des questions sur des thèmes liés aux enjeux de la consultation. Dans le cas présent, les thèmes étaient :

- Circulation de transit,
- Chemin de parc,
- Partage de la route,
- Transport collectif,
- Stationnement,
- Accessibilité pour tous,
- Nouveaux aménagements des voies véhiculaires,
- Paysages, patrimoine et attractivité,
- Environnement,
- Autres,
- « *English* ».

Le thème « *English* » regroupait une traduction de tous les autres thèmes.

La commission a reçu 1 184 opinions via le site web pour les opinions en ligne. Les citoyens avaient aussi la possibilité, comme il est de coutume à l'OCPM, de faire parvenir un texte écrit sous forme de mémoire sans le présenter ni passer par les opinions en ligne. La commission a reçu 625 opinions écrites déposées et non présentées. Au total, la commission a reçu 1 873

opinions (64 présentations + 625 dépôts d'opinions écrites + 1 184 opinions en ligne = 1 873 opinions).

### **1.3 La petite histoire des voies d'accès<sup>5</sup>**

La première moitié du 19<sup>e</sup> siècle a vu l'implantation de résidences bourgeoises et d'institutions du sacré, du savoir et de la santé, sur les flancs sud et sud-ouest du mont Royal. En 1847, les terres agricoles sur le flanc ouest de la montagne ayant été loties, on trace le chemin Shakespeare afin de donner accès à des villas que l'on prévoit y bâtir. Celles-ci ne seront jamais érigées.

Des préoccupations croissantes pour la salubrité, notamment, justifient l'aménagement de cimetières en retrait de la ville. Le cimetière Mont-Royal est établi sur la montagne en 1852 sous l'impulsion de membres de l'élite anglo-protestante. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges suivra deux ans plus tard, après l'acquisition par la Fabrique de la paroisse catholique de Notre-Dame, d'une terre appartenant au médecin Pierre Beaubien (1796-1881). Les cimetières juifs Shaerith Israël, de rite sépharade, et Shaar Hashomayim, de rite ashkénaze, ouvrent respectivement en 1854 et en 1863 à proximité du cimetière Mont-Royal.

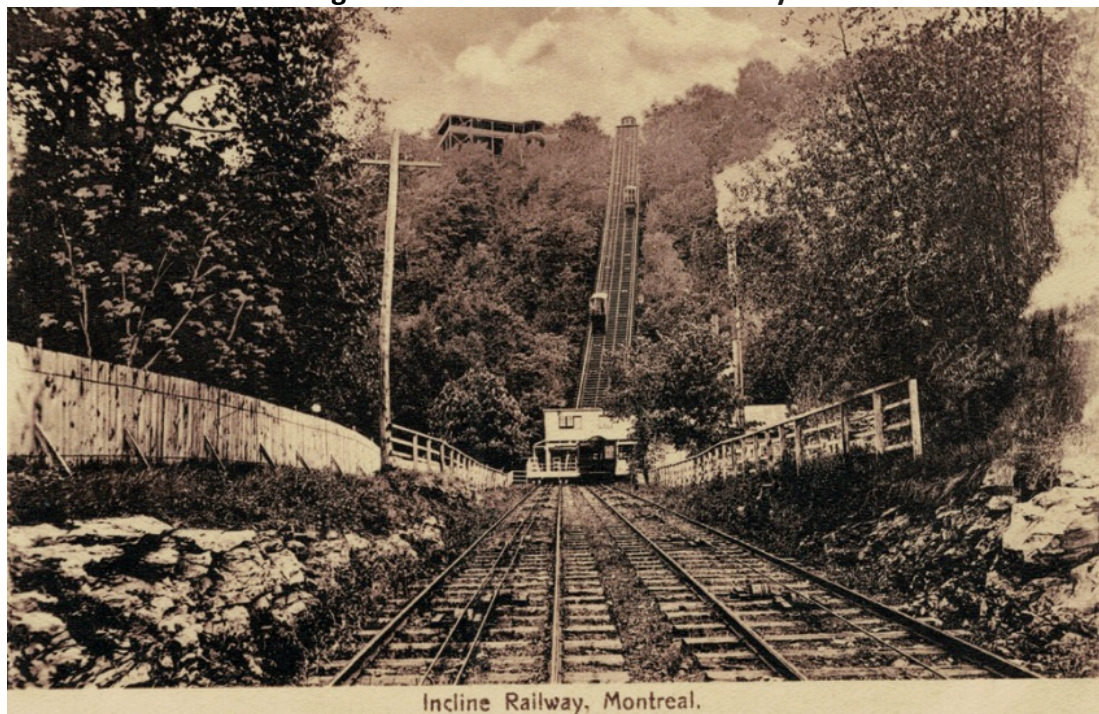
Au cours des années 1870, le mont Royal ayant été rattrapé par l'urbanisation, le conseil municipal de Montréal entreprend d'en préserver le couvert végétal. Il acquiert des propriétés, telles le domaine Smith comprenant la maison Hosea-Ballou-Smith, puis confie à Frederick Law Olmsted, un architecte paysagiste américain réputé, le soin de concevoir le parc du Mont-Royal. Olmsted, dont la démarche consiste, entre autres, à accentuer les caractéristiques intrinsèques de la montagne en adoptant, par exemple, un traitement végétal contrasté entre la base et le sommet pour amplifier l'impression de hauteur, y intègre un réseau de sentiers valorisant ses mises en scène, ainsi que l'actuel chemin Olmsted, un tracé sinueux long de sept kilomètres favorisant une ascension lente.

L'engouement des visiteurs pour le parc entraîne la mise en service d'un funiculaire en 1885, puis l'aménagement d'un premier belvédère au sommet de l'escarpement du versant sud en 1906. Situé dans l'axe de la rue Duluth, le funiculaire sera démantelé en 1920.

---

<sup>5</sup> Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, doc. 3.8, p. 1-63; Le chemin de la montagne : Aux limites du parc du Mont-Royal, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, l'évolution du territoire, doc. 3.10

**Figure 3 : le funiculaire du mont Royal**



Source : le chemin de la montagne : aux limites du parc du Mont-Royal, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, l'évolution du territoire, doc. 3.10, p. 44

Le tramway arrive sur la montagne en 1924. Empruntant d'abord le chemin Shakespeare (dont on changera le nom pour Remembrance en 1939), et revenant sur ses pas au moyen d'une boucle près de la maison Smith, la ligne 93 est complétée en 1929-1930 sur le versant est par la ligne 11, qui traverse deux tunnels. Avec le temps ces deux lignes n'en formeront plus qu'une seule : la 11.

**Figure 4 : le tramway du mont Royal**



Source: le chemin de la montagne : aux limites du parc du Mont-Royal, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, l'évolution du territoire, doc. 3.10, p. 69

De grands travaux sont lancés par le maire Camillien Houde durant les années de la crise économique de 1929. Parmi ceux-ci, le chalet du Mont-Royal est construit en 1932 sur le belvédère réaménagé, puis en 1936-1938, 160 hommes creusent au pic et à la pelle ce qui deviendra le lac aux Castors. Le lac doit son nom aux vestiges de barrages vieux d'au moins trois siècles que les ouvriers y auraient découverts<sup>6</sup>.

L'enjeu de la circulation automobile sur le mont Royal ne se manifeste pas avant les années 1930, bien que les voitures sillonnent Montréal depuis le début du siècle. À la vision d'un parc héritée d'Olmsted, à l'abri de la ville, s'oppose désormais celle d'un parc intégré à la ville, la montagne étant vue par plusieurs comme un obstacle à la circulation automobile. En 1954, la Ville de Montréal confie à la firme Clarke et Rapuano de New York, le mandat d'élaborer un plan de modernisation des infrastructures routières pour le secteur du mont Royal. Devant l'opposition manifestée au projet, seule une partie du plan sera adoptée. Elle comprend la voie panoramique Camillien-Houde (1958-1961) en remplacement du tramway, les stationnements attenants à la maison Smith et les échangeurs Parc/des Pins et Côte-des-Neiges/Remembrance.

Durant les décennies suivantes, des citoyens s'organisent pour protéger les percées visuelles et les panoramas du mont Royal de la densification urbaine, mais également en réponse à des projets controversés affectant directement la montagne. La Ville de Montréal répond à ces préoccupations en 1987 par la création du site du patrimoine du Mont-Royal, puis de nouveau en 1992 par l'adoption du Plan de mise en valeur du mont Royal. En 2005, le gouvernement du

<sup>6</sup> Centre d'histoire de Montréal. « Les réalisations de Camillien Houde sur la scène municipale », dans *Apprentis citoyens*, p. 1-4. Consulté à [www2.ville.montreal.qc.ca](http://www2.ville.montreal.qc.ca) en juillet 2018

Québec vient renforcer le niveau de protection de la montagne en déclarant l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, qui a depuis changé d'appellation pour Site patrimonial du Mont-Royal.

#### **1.4 Les consultations publiques antérieures**

En 1990, le Bureau de consultation de Montréal (BCM) reçoit le mandat de tenir une consultation publique sur le projet de Plan de mise en valeur du mont Royal. Parmi les objets de la consultation figurent l'accessibilité, la fréquentation et l'utilisation du mont Royal, ainsi que le contrôle de son développement et de sa périphérie. La liste ci-dessous constitue un résumé des recommandations du rapport de consultation, applicables aujourd'hui à l'élaboration d'une vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance (CHR).

- Interrompre la circulation de transit automobile sur l'axe CHR par l'aménagement de deux boucles terminales distinctes, l'une située dans le secteur du lac aux Castors et l'autre dans le secteur de la maison Smith;
- Maintenir un passage permettant le transit des autobus et des véhicules d'urgence;
- Maintenir l'usage de l'automobile pour accéder au sommet de la montagne;
- Redonner un caractère plus champêtre à l'axe CHR;
- Procéder au réaménagement paysager et visuel du belvédère Camillien-Houde;
- Augmenter la fréquence du service d'autobus et relier directement le circuit à une station de métro à l'ouest du parc;
- Éviter la réduction substantielle des aires de stationnement;
- Mieux identifier les points d'accès à la montagne;
- Fournir une meilleure information sur les ressources actuelles du parc et de la montagne, telles que chemins et sentiers;
- Procéder au réaménagement paysager des stationnements des secteurs de la maison Smith et du lac aux Castors;
- Favoriser la tenue d'activités compatibles avec le milieu naturel, associables à la récréation de détente;
- Exclure les activités, les aménagements ou les infrastructures qui entraînent des répercussions négatives sur le milieu naturel telles que le vélo de montagne, le ski alpin sur le flanc nord, l'équitation et l'escalade;
- Adopter une orientation prioritaire de mise en valeur du parc axée sur la conservation.

En 2008, l'Office de consultation publique de Montréal est mandaté pour tenir une consultation publique sur le projet de Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (PPMVMR), et sur un projet de règlement modifiant le Document complémentaire du Plan d'urbanisme (P-04-047-060). Ce projet de règlement visait à introduire dans le Document complémentaire de nouvelles mesures de protection et de mise en valeur prévues dans le PPMVMR. L'analyse de la commission de l'époque concerne les milieux naturels, les milieux construits et aménagés, le paysage, l'accessibilité, ainsi que l'accueil et les services. La liste ci-dessous forme un abrégé des



recommandations applicables aujourd'hui à l'élaboration d'une vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance (CHR) :

- Réaménager l'axe CHR et mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation sur la voie Camillien-Houde. Cela constituerait la première étape d'une stratégie visant à éliminer complètement la circulation de transit sur le mont Royal;
- Mettre en place un projet pilote de détournement de la circulation de transit sur le mont Royal. Évaluer les répercussions sur le réseau de circulation en périphérie de la montagne;
- Assurer la sécurité des cyclistes qui côtoient les automobilistes sur l'axe CHR;
- Rééquilibrer les emprises de l'axe afin de favoriser un transfert modal vers des déplacements plus écologiques et d'assurer la sécurité de tous les usagers;
- Optimiser les modes de transport collectif existants;
- Mettre en place une navette écologique et éventuellement un tramway afin de minimiser l'usage de l'automobile et de réduire l'offre de stationnement;
- Assurer aux piétons et aux cyclistes des accès au mont Royal conviviaux et sécuritaires;
- Implanter ou renforcer les traverses piétonnières à l'intérieur et au pourtour du mont Royal;
- Limiter l'offre de stationnement afin d'encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs. L'optimisation de ces modes de transport est toutefois nécessaire;
- Dans le but de diminuer les déplacements automobiles sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, revoir la localisation des aires de stationnement;
- Assurer l'accessibilité au cimetière Notre-Dame-des-Neiges dans le respect du caractère sacré du lieu en lien avec le chemin de ceinture;
- Réaménager l'axe CHR de manière à préserver et à rehausser le caractère identitaire et patrimonial du mont Royal;
- Requalifier les approches et les accès au mont Royal pour tous les usagers, dans le respect des patrimoines du lieu;
- Poursuivre les efforts déjà entrepris pour la fermeture des sentiers de vélo illicites;
- S'assurer que les mesures prévues contribuent à perpétuer l'héritage de Frederick Law Olmsted.

Le rapport de consultation publique de 1990 ayant donné lieu au Plan de mise en valeur du mont Royal (1992), et celui de 2008, au Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (2009), le Tableau 1 compare les mesures préconisées par ces plans, auxquelles ont été ajoutées les interventions proposées par le Plan de transport intégré du Mont-Royal (2008). Ce choix tient au PPMVMR lui-même, qui recommande de « *mettre en œuvre le Plan de transport intégré du Mont-Royal* », et de « *préparer un plan de réaménagement de l'emprise de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance, en conformité avec les orientations du Plan de transport intégré du Mont-Royal* ». Tout comme pour les rapports de consultation, seules les mesures jugées les plus actuelles et les plus pertinentes à l'élaboration d'une vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance ont été retenues.

Tableau 1 : comparatif des mesures proposées pour le mont Royal depuis 1990

<b>CIRCULER SUR L'AXE CHR</b>	
Circulation de transit	1. Fermer la chaussée sud du chemin Remembrance pour la dédier uniquement aux modes de transport actif; 2. Réaménager et sécuriser (marquage, signalisation, etc.) la voie Camillien-Houde afin de canaliser la circulation, de réduire la vitesse de circulation et de favoriser un partage adéquat de la chaussée;
Partage de la route	1. Réaménager les entrées du parc; 2. Mettre à jour la signalisation, particulièrement aux entrées du parc;
Nouveaux aménagements des voies et de leurs abords	3. Démanteler l'étagement Côte-des-Neiges/Remembrance et construire un carrefour à niveau, priorisant les besoins des piétons et des cyclistes;
<b>SE RENDRE AU PARC DU MONT-ROYAL</b>	
Transport collectif	4. Bonifier la plage horaire et la fréquence de la ligne d'autobus 11; 5. Mettre en service une navette écologique, munie de supports à vélos, dans l'axe de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance; 6. Implanter des lignes de tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges et sur l'avenue du Parc, reliant la montagne au tramway prévu au centre-ville;
Accessibilité pour tous	6. Améliorer la desserte des transports collectifs, la signalisation des accès, l'aménagement, les qualités paysagères et les traverses piétonnes sur l'avenue du Parc, l'avenue des Pins et le chemin de la Côte-des-Neiges; 7. Assurer l'accessibilité universelle du parc à certains endroits stratégiques;
Stationnements	8. Réduire substantiellement la taille des stationnements et utiliser les stationnements institutionnels existants à la périphérie du parc; 9. Réaménager le belvédère Camillien-Houde afin d'améliorer ses qualités paysagères;
<b>VIVRE LE MONT ROYAL</b>	
Environnement	10. Consolider les activités récréatives dites « douces » existantes : marche, jogging, glissade, patinage ou ski de fond, et continuer à proscrire la pratique du vélo tout-terrain en raison de ses impacts négatifs sur le milieu naturel;
Paysage, patrimoine et attractivité	11. Utiliser le grand chalet pour des activités de sensibilisation du public au milieu naturel et des usages cérémoniaux;
Animation	12. Réaliser des expériences-pilotes sur le transport en commun, la réduction des espaces de stationnement et la réduction des heures d'accessibilité de la voie Camillien-Houde.
Autres	
<p>3. Diffuser par différents outils – tel un plan d'accès montagne; – les moyens disponibles pour accéder à la montagne;</p> <p>4. Procéder au verdissement des stationnements;</p> <p>5. Appliquer des mécanismes de sensibilisation et de surveillance pour l'ensemble du territoire visé par le projet de conservation;</p> <p>6. Mettre en place une unité de gestion dédiée au parc du Mont-Royal et à la gestion de la biodiversité de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal;</p> <p>7. Poursuivre la mise en place d'informations visant à dissuader les comportements ayant un effet négatif sur la montagne (par exemple : pratique du vélo de montagne, distribution de nourriture aux écureuils, pigeons et godlands, cueillette de plantes, circulation hors sentiers);</p> <p>8. Mettre en valeur les paysages environnants.</p>	

LEGENDE DES RECOMMANDATIONS

Plan de mise en valeur du mont Royal (1992)
Plan de transport intégré du Mont-Royal (2008)
Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (2009)

Source : doc. 5.5, doc. 5.3, doc. 5.1

## **1.5 La documentation déposée par le Bureau du Mont-Royal**

Outre les documents de présentation du projet pilote, la Ville de Montréal a déposé, à divers moments de la consultation publique, des documents permettant d'évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien Houde / Remembrance, et de réfléchir à une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal.

### **1.5.1 L'impact sur la circulation de la coupure du transit aux véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance<sup>7</sup>**

À partir d'un relevé effectué en novembre 2017 lors d'une période ouvrable, cette analyse avait pour but de caractériser la circulation véhiculaire sur le lien routier du mont Royal hors projet pilote. Les résultats obtenus devaient constituer une référence afin d'évaluer l'impact de la coupure du transit sur la circulation des véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Le relevé visait, pour sa part, à déterminer le débit de circulation sur l'axe CHR durant des journées ouvrables d'automne, à mesurer la proportion des déplacements en transit aux heures de pointe, ainsi qu'à estimer le temps de déplacement sur ce lien routier aux heures de pointe. Une enquête origine-destination, réalisée à partir des codes postaux associés aux numéros d'immatriculation des usagers du lien routier, de même que les comptages effectués aux points d'accès, amenaient les auteurs du document à la conclusion que d'autres chemins alternatifs seraient disponibles pour ces usagers et que la capacité résiduelle sur les chemins principaux serait suffisante pour accommoder les usagers provenant des arrondissements à proximité du mont Royal.

### **1.5.2 Le plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal<sup>8</sup>**

Rendu obligatoire par la Loi sur le patrimoine culturel de 2012, un plan de conservation est un document présentant des orientations en vue de la préservation, de la réhabilitation et, le cas échéant, de la mise en valeur des sites patrimoniaux déclarés. Il vise, en outre, à réconcilier la préservation des valeurs patrimoniales et les usages contemporains du site patrimonial qui doit demeurer vivant, principe de base de sa conservation.

Le chapitre un du plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal décrit le territoire et en présente l'histoire. Le second chapitre aborde la question des valeurs patrimoniales, en partant du principe que la connaissance de ces valeurs est la première étape en vue de la préservation d'un site patrimonial. Les valeurs patrimoniales du mont Royal sont historiques, paysagères, emblématiques et identitaires, architecturales, urbanistiques, ethnologiques,

---

<sup>7</sup> Impact sur la circulation de la coupure du transit aux véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, doc. 3.2

<sup>8</sup> Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, doc. 3.8

archéologiques et artistiques. Ce chapitre énonce ensuite les caractéristiques du site patrimonial, parmi lesquelles on retrouve le réseau viaire et le cadre naturel. Au sujet du réseau viaire et des espaces ouverts, le Plan précise que ce « *sont les lieux publics par excellence à partir desquels les résidents comme les visiteurs découvrent le site patrimonial*<sup>9</sup> ».

Le chapitre trois liste 208 orientations générales ou particulières applicables au site patrimonial du mont Royal. Un certain nombre d'entre elles, de façon directe ou inclusive, sont assimilables à des éléments de vision pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance et ses abords.

### **1.5.3 Le chemin de la montagne – Aux limites du parc du Mont-Royal, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance – L'évolution du territoire<sup>10</sup>**

Publiée en septembre 2018, cette analyse documentaire porte sur l'évolution du territoire qui forme aujourd'hui l'axe traversant la montagne d'est en ouest. Elle a été réalisée spécifiquement afin de soutenir le travail des différents services de la Ville dans l'identification et la conception d'interventions respectant l'histoire et les valeurs patrimoniales du site, en vue du réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance et de ses abords. Les huit parties qui la composent racontent ce lieu, autant à travers ses transformations physiques que dans ses évolutions conceptuelles. L'étude met également l'accent sur le rôle joué par l'administration municipale, montrant la diversité d'acteurs avec laquelle celle-ci interagit, les étapes préalables à la prise de décisions, et la réception de ces décisions dans la société civile. L'auteur défend l'idée que, même si l'importance du parc du Mont-Royal semble faire consensus, l'accessibilité à la montagne défendue par la Ville au cours du dernier siècle, par l'implantation d'un funiculaire, de tramways puis d'une route pour les automobiles, a souvent encouru l'opposition de citoyens et d'organismes disant défendre la sérénité des lieux.

### **1.5.4 Les documents de suivi du projet pilote**

#### ***Les critères d'évaluation***

Au début de la consultation publique, la Ville de Montréal a fixé quatre objectifs globaux servant de balises pour évaluer la réussite du projet pilote :

- Expérimenter le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers, de façon à évaluer et à documenter les impacts positifs et négatifs sur différents plans;
- Alimenter la réflexion collective sur la vocation et sur la fonction de l'axe Camillien-Houde / Remembrance, en vue de son réaménagement futur;
- Révéler aux citoyens le potentiel de ce chemin d'accès au parc, en termes d'expériences paysagères et récréatives;

---

<sup>9</sup> Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, doc. 3.8, p. 121

<sup>10</sup> Le chemin de la montagne – Aux limites du parc du Mont-Royal, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance – L'évolution du territoire, doc. 3.10

- Jeter les bases d'une cohabitation plus sécuritaire pour les différents usagers de cette voie.

Les questions de citoyens et d'un membre de la commission lors des séances d'information des 10 et 15 mai 2018 ont amené la Ville à préciser ses critères d'évaluation du projet pilote au cours du mois de juillet<sup>11</sup>.

L'évaluation des impacts du retrait de la circulation de transit a notamment pour critères la mesure des débits des différents modes de déplacement et du transit des voitures particulières, effectuée sur le terrain par comptages et relevés. Des observations sur place ont permis de poser un diagnostic quant à la clarté de la nouvelle signalétique et à la gestion des stationnements en périodes de fort achalandage. Les temps de parcours moyens des autobus, leur ponctualité et leur achalandage, le nombre de transactions journalières dans les stationnements et leur taux d'occupation par période ont été calculés. Les calculs d'émissions de certains polluants et les relevés acoustiques pris sur le terrain, comparés à des niveaux types, ont servi à mesurer les variations de la qualité de l'air et des niveaux de bruit engendrés par le projet pilote.

La réalisation du second objectif, qui consiste à alimenter la réflexion sur la vocation et la fonction de l'axe CHR, a été confiée par la Ville à l'OCPM dans le cadre de son mandat de consultation publique. Cette réflexion découle des opinions, des commentaires et des mémoires recueillis par l'Office durant son processus de consultation publique. Le présent rapport en fait l'exposition sous la forme d'une analyse quantitative et qualitative présentée au chapitre 2.

Troisièmement, afin de déterminer l'aptitude du projet pilote à révéler aux citoyens le potentiel paysager et récréatif du chemin d'accès au parc, la Ville de Montréal a calculé la fréquentation quotidienne des lieux aménagés temporairement : le Café suspendu, le belvédère Soleil et les haltes repos des arrêts d'autobus. L'utilisation faite de ces lieux fut également considérée comme révélatrice de l'appréciation générale des citoyens qui s'y sont rendus.

Enfin, la Ville souhaitait que les aménagements du projet pilote jettent les bases d'une cohabitation sécuritaire entre les différents types d'usagers. Les interactions entre les piétons, les cyclistes, les automobilistes et, dans ce cas-ci, les conducteurs d'autobus ont été observées par le biais de caméras et lors de visites de terrain. Le lien piétonnier balisé aménagé entre le secteur de la maison Smith et le belvédère Soleil a fait l'objet d'une attention particulière. Des relevés de vitesses pour tous les types de véhicules et des relevés de transit ont été combinés aux résultats obtenus afin d'établir un diagnostic.

En lien avec les critères d'évaluation, deux documents compilant les données recueillies pendant le projet pilote par la Ville de Montréal ont été déposés par le Bureau du Mont-Royal à l'occasion

---

<sup>11</sup> Documents demandés (4), doc. 6.4.1; Grille d'évaluation du projet pilote, doc. 6.4.1.1

de la soirée de relance de la consultation : Plan de suivi global et Étude de fréquentation des aménagements temporaires.

### ***Le plan de suivi global<sup>12</sup>***

La Ville de Montréal a mandaté la firme CIMA+ pour l'accompagner dans la réalisation du suivi du projet pilote afin d'atteindre les objectifs suivants :

- Bonifier le projet pilote pendant son implantation;
- Documenter les bénéfices et les impacts de la coupure du transit;
- Mettre en lumière des enseignements pour un éventuel projet de réaménagement permanent;
- Analyser les incidences sur le plan environnemental.

Les conclusions du rapport portent donc sur une variété de sujets, à savoir les débits et conditions de circulation, l'impact du projet pilote sur les cimetières, les stationnements, la vitesse, le transport collectif, le climat sonore et les polluants atmosphériques.

Entre autres conclusions, le rapport avance que, malgré une diminution de 75 % du nombre de véhicules circulant sur le mont Royal en semaine, et de 25 % en fin de semaine, le projet pilote n'a pas permis de régler tous les problèmes de cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. La persistance des situations conflictuelles et des comportements dangereux porte les auteurs à penser que des mesures modifiant la géométrie et la configuration des voies actuelles pourraient avoir un meilleur impact que la simple signalisation sur la sécurité et la cohabitation des usagers. Le rapport précise également que, malgré une hausse des débits véhiculaires et du niveau de pollution atmosphérique sur les chemins alternatifs, la capacité de ces voies n'a généralement pas été dépassée. Le projet pilote a toutefois entraîné la diminution de l'accessibilité véhiculaire aux deux cimetières, et pourrait avoir causé la baisse de l'achalandage des stationnements enregistrée à l'été 2018. La ponctualité des autobus a été améliorée, tandis que l'achalandage est demeuré équivalent à 2017. Les automobilistes ont circulé à une vitesse moyenne équivalente à la nouvelle limite de 40 km/h, tandis que les cyclistes l'ont dépassée. Enfin, les niveaux moyens de bruit et de pollution atmosphérique ont diminué sur l'axe CHR durant la période du projet pilote.

### ***L'étude de fréquentation des aménagements temporaires<sup>13</sup>***

Une étude de fréquentation des aménagements temporaires a également été déposée lors de la soirée de relance de la consultation. Cette étude comprend, pour chacun des aménagements temporaires, une description de l'aménagement et des faits saillants découlant des observations faites pendant le projet pilote.

---

<sup>12</sup> Suivi du projet pilote sur le mont Royal, retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, Phase 2 – Plan de suivi global, doc. 3.5

<sup>13</sup> Étude de fréquentation des aménagements temporaires – Parc du Mont-Royal – 2018, doc. 3.15







## 2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce chapitre aborde les préoccupations, les attentes, les recommandations et les opinions présentées par les participants tout au long du processus de consultation publique qui s'est déroulé entre le 10 mai et 4 décembre 2018 avant que la commission entreprenne son analyse.

La présente consultation a suscité une participation record des Montréalais et des Montréalaises. La démarche mise en place par l'OCPM comportait plusieurs types d'activités qui permettaient de donner son point de vue en ligne ou en personne à différents moments de la consultation. Certains outils et activités comme les questionnaires, la plateforme de consultation en ligne et les ateliers, ont permis de recueillir les opinions pendant le projet pilote, alors que d'autres ont été prévus à la fin du projet pilote comme le dépôt et l'audition des mémoires ainsi que les opinions en ligne.

Depuis les premières soirées d'information en mai 2018, la participation à cette consultation a fait l'objet de plus de 13 000 interventions de la part de citoyens ou organismes ayant assisté ou participé à l'une ou l'autre de ces activités, que ce soit en personne ou en ligne. De ce nombre, la commission a reçu 1 873 opinions (64 présentations + 625 dépôts d'opinions écrites + 1 184 opinions en ligne = 1 873 opinions).

**Tableau 2 : la synthèse de la participation**

Type de participation	Participation
Activités en présentiel ou en ligne	<b>11 241</b>
Assistance aux sessions d'information et d'audition des opinions	<b>1 954</b>
<b>TOTAL</b>	<b>13 195</b>

**Tableau 3 : la participation aux activités de consultation**

Activités de consultation	Participation		
	En présentiel	En ligne	TOTAL
Questionnaire préalable (répondants)	-	3 610	3 610
Questionnaires sur les impressions sur le projet pilote (répondants)	318	3 104	3 422
Plateforme de consultation en ligne (profils créés)	-	2 212	2 212
Ateliers créatifs (participants)	124	-	124
Opinions (orales ou écrites)	64	625* + 1 184**	1 873
<b>TOTAL</b>	<b>506</b>	<b>10 735</b>	<b>11 241</b>

\* mémoires déposés sans présentation orale

\*\* minimémoires en ligne (250 mots et moins)

**Tableau 4 : l'assistance aux soirées de consultation**

	En présentiel	En ligne	TOTAL
Soirée d'information – Ville-Marie	78	469	547
Soirée d'information – Côte-des-Neiges	92	635	727
Soirée de relance de la consultation	104	427	531
Soirées d'audition des opinions	149	-	149
<b>TOTAL</b>	<b>423</b>	<b>1 531</b>	<b>1 954</b>

La première section du présent chapitre décrit le contexte de la consultation. La seconde section fait état des impressions générales des participants sur différents éléments du projet pilote comme la circulation de transit, la sécurité, l'accessibilité de la montagne pour tous, les stationnements et le transport collectif. La troisième section aborde les éléments de vision proposés par les participants pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance concernant principalement l'accessibilité de la montagne, le concept de chemin de parc, les activités et les aménagements en lien avec l'esprit du lieu ainsi que l'environnement de la montagne.

En raison de la participation exceptionnelle, ce chapitre ne présente pas le détail de chacune des opinions et propositions reçues. Chacune des contributions, que ce soit dans les questionnaires, sur la plateforme de consultation ou encore sous forme de mémoires, a été lue et analysée. Par conséquent, ce chapitre fait état des grandes lignes et tendances qui se dégagent des milliers de contributions reçues par la commission.

Il est possible de consulter l'ensemble des opinions dans les sections 8, 9 et 10 du dossier de documentation de la consultation sur le site web de l'OCPM.

## **2.1 Le contexte de la consultation**

Le contexte dans lequel le mandat de consultation a été donné à l'OCPM a été souligné et discuté par bon nombre de participants à la consultation.

La mort d'un cycliste sur la voie Camillien-Houde a été utilisée, selon beaucoup de participants, comme un « prétexte » par l'administration municipale afin de promouvoir une « philosophie anti-voiture ». Certains qualifient la décision de mettre en place le projet pilote de retrait de la circulation de transit d'arbitraire, car ils considèrent que celle-ci est idéologique et va à l'encontre de la volonté de la majorité. D'autres ont l'impression, par le ton utilisé par les élus pour présenter le projet pilote, que la décision a été imposée et ne tient pas compte des impacts sur la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes. La mise en œuvre du projet pilote a été perçue par plusieurs comme ayant manqué de planification, de concertation et de réelle réflexion. Des expressions comme « manque de civisme », « anti démocratique »,

« *uncooperative manner* », « *injuste* », « *autocratique* » sont revenues à plusieurs reprises dans les propos des participants lorsqu'ils réfèrent à la mise en œuvre du projet pilote<sup>14</sup>.

En ce sens, certains organismes membres de la Table de concertation du Mont-Royal, notamment la Fabrique de la Paroisse Notre-Dame de Montréal, propriétaire du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, s'étonnent de ne pas avoir été consultés préalablement à l'annonce de la fermeture de l'axe Camillien-Houde / Remembrance à la circulation de transit. L'administration du cimetière aurait aimé être consultée afin d'avoir l'occasion de faire valoir ses besoins et d'ajuster ses opérations en conséquence<sup>15</sup>.

Plusieurs participants ont mentionné que le projet pilote lui-même et la manière dont il a été présenté ainsi que sa mise en œuvre ont mené à une polarisation de l'opinion publique et du débat. Une participante résume cette position en écrivant que le projet pilote « [...] *a braqué les gens sur des positions politiques ou idéologiques plutôt que de faire le focus sur un objectif rassembleur et d'utiliser une approche scientifique du problème. [...] Un projet pour la Montagne doit avoir une acceptabilité sociale. La réduction de la circulation automobile recueille cette acceptabilité sociale*<sup>16</sup>. »

Le manque d'acceptabilité sociale du projet pilote est démontré, selon plusieurs, par l'ampleur de la pétition lancée contre le projet pilote<sup>17</sup>. Avant même qu'un mandat de consultation publique soit donné à l'OCPM, deux pétitions en ligne avaient été mises en circulation. L'une intitulée « *NON à l'interdiction de traverser le Mont-Royal en voiture!* » avait récolté 39 000 signatures en date du 6 janvier 2019. La deuxième, intitulée « *OUI au projet pilote d'élimination du trafic de transit sur le Mont-Royal* », lancée quelques jours après la première avait récolté 8 300 signatures à la même date. Rappelons également que les tenants du non ont fait une demande de droit d'initiative afin d'obtenir une consultation publique sur l'interdiction de la circulation de transit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Celle-ci a été jugée recevable par le greffe de la Ville de Montréal le lendemain de l'adoption de la résolution du comité exécutif mandatant l'OCPM afin de tenir une consultation publique sur le même sujet.

---

<sup>14</sup> Claude Gou, doc. 10.1, #54; Arlene Bloomfield, doc. 10.1, #143; David Engels, doc. 10.1, #46; Hélène Prévost, doc. 8.17, p. 2; Jean Thompson, doc. 8.32, p. 1-10; Paul Lapointe, doc. 8.38, p. 3; Louis Labrosse, doc. 7.5, L. 466-467; Laurent Larose, doc. 9.1.4.16, p. 1; Betsy MacMillan, doc. 9.1.4.53, p. 1; Patricia McClintock, doc. 9.1.4.73, p. 1; Janalyn Prest, doc. 9.1.5.25, p. 1; Patrick Tite, doc. 9.1.6.80, p. 1; Patrick Traer, doc. 9.1.6.85, p. 2; Ken Harrison, doc. 10.1, #127; Nancy Brown, doc. 10.1, #208; Eric Giguère, doc. 9.1.3.18, p. 1

<sup>15</sup> Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal, doc. 8.13, p. 15; Ensemble Montréal, doc. 8.20, p. 6; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 2; Centre funéraire Côte-des-Neiges, doc. 9.2.3, p. 8; La compagnie du cimetière Mont-Royal, doc. 9.2.7, p. 3

<sup>16</sup> Claire Durand, doc. 8.26, p. 5

<sup>17</sup> Ted Nadel, doc. 9.4.98, p. 1; Michaela Sheaf, doc. 9.1.6.24, p. 1; Pierre Fauteux, doc. 10.1, #36; Jay Zeb, doc. 10.1, #306; Josh Newpol, doc. 9.1.4.102, p. 1; Stephen Takacsy, doc. 10.1, #381; Monica Shapiro, doc. 10.1, #385

Certains considèrent même que la décision de retirer le transit automobile sur la montagne de manière permanente est déjà prise et que le processus de consultation ne sert à rien<sup>18</sup>. L'annonce du 31 octobre 2018 faite par le responsable des grands parcs au Comité exécutif de la Ville de Montréal indiquant que le projet pilote est un succès alors que la période d'audition des opinions n'avait pas encore débuté en a surpris et même choqué plusieurs. Pour certains, cette annonce a renforcé le sentiment que la décision était déjà prise<sup>19</sup>. Concernant le processus de consultation, plusieurs ont souligné qu'ils auraient préféré une « vraie » consultation d'amont, c'est-à-dire avant la mise en place du projet pilote.

À l'opposé, certains participants et organismes saluent le courage de l'administration municipale qui a décidé d'intervenir. Ces participants soulignent notamment que le retrait de la circulation de transit est présent dans les cartons depuis près de 30 ans et que cette mesure est en accord avec le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (PPMVMR) de 2009<sup>20</sup>.

## **2.2 L'évaluation du projet pilote**

Afin d'évaluer le projet pilote du point de vue des citoyens, l'OCPM a mis en place une démarche de consultation, décrite au chapitre 1, qui comprenait plusieurs instruments ayant pour but de récolter l'opinion du plus grand nombre possible.

Les propositions et les opinions découlant des questionnaires, des ateliers, de la plateforme de consultation ainsi que des mémoires et opinions en ligne sont aussi traitées ci-après par thématique.

### **2.2.1 Les tendances générales selon les moyens de consultation**

L'opinion générale sur le projet pilote varie selon les outils utilisés puisque les objectifs et les clientèles ciblés étaient différents pour chacun. Par exemple, la plateforme de consultation en ligne visait à stimuler les réflexions sur les alternatives possibles et à générer des propositions, tandis que les questionnaires visaient à comprendre comment les participants avaient vécu le projet pilote et à récolter leurs impressions.

---

<sup>18</sup> Wanda Bédard, doc. 9.1.1.46, p. 3

<sup>19</sup> Peter Laplante, doc. 10.1, #56

<sup>20</sup> CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 9.2.4, p. 2; Équiterre et Société pour la Nature et les Parcs du Canada - Section Québec, doc. 8.14, p. 7; Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 1; Direction de la santé publique, doc. 8.31, p. 6; Vivre en ville, doc. 8.33, p. 5; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 5; Daniel Chartier, doc. 8.28.1, p. 4, Héritage Montréal, doc. 7.5, L. 915-926

## Les questionnaires en ligne

**Tableau 5 : moyens de transport habituellement utilisés  
par les répondants aux questionnaires**

	Questionnaire préalable (avant le PP)		Questionnaire sur les impressions (Pendant le PP)	
<b>À pied</b>	119	3,6 %	423	20,5 %
<b>À vélo</b>	536	16,4 %	573	27,7 %
<b>En voiture</b>	2247	68,8 %	866	41,9 %
<b>En transport en commun</b>	234	7,2 %	140	6,8 %
<b>Autres</b>	130	4,0 %	64	3,1 %
<b>Nombre total de réponses</b>	<b>3266</b>		<b>2066</b>	

Source: survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 5

Les répondants à la version en ligne (41,1 %) et *in situ*<sup>21</sup> (49 %) du questionnaire sur les impressions du projet pilote ont en majorité affirmé qu'ils étaient « *tout à fait d'accord* » avec l'affirmation « *Le projet pilote réduit le nombre de véhicules sur la montagne*<sup>22</sup> ».

À la question, Diriez-vous que le projet pilote interdisant la circulation de transit sur la montagne est « *une très bonne idée* », « *plutôt une bonne idée* », « *plutôt une mauvaise idée* » ou « *une très mauvaise idée* », les résultats sont polarisés entre les versions en ligne et *in situ* du questionnaire sur les impressions du projet pilote. Dans la version en ligne du questionnaire, 58,7 % des répondants considèrent que le projet pilote est une très mauvaise idée, alors que dans la version *in situ*, 41,7 % des répondants affirment que le projet pilote est une très bonne idée<sup>23</sup>.

Les réponses varient également selon le mode transport habituellement utilisé comme le démontre la Figure 5 ci-dessous. Dans la version en ligne du questionnaire, la majorité des automobilistes (83 %) ont répondu que le projet pilote est une très mauvaise idée et la majorité des cyclistes (66,2 %) ont répondu que c'était une très bonne idée. Dans la version *in situ*, la proportion des automobilistes qui considèrent que le projet pilote est une très mauvaise idée diminue considérablement (22,4 %), tandis que la proportion de ceux qui affirment que le projet pilote est une très bonne idée augmente (30,6 %)<sup>24</sup>.

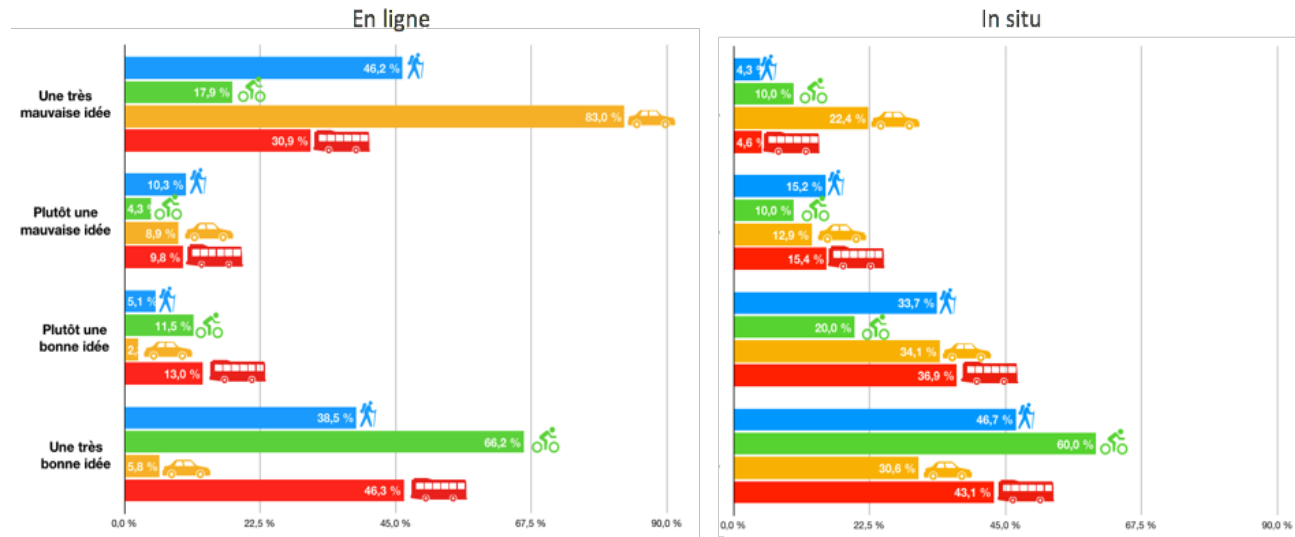
<sup>21</sup> Le questionnaire sur les impressions du projet pilote *in situ* a été administré en personne par interception sur la montagne ou à l'aide de deux tablettes mises à la disposition des usagers du parc du Mont-Royal à la maison Smith et au chalet de la montagne

<sup>22</sup> Synthèse des contributions par questionnaires et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 17 et p. 25

<sup>23</sup> Synthèse des contributions par questionnaires et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 31

<sup>24</sup> Survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 5

Figure 5 : les impressions sur le projet pilote selon le mode de transport utilisé



Source : survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 5

### Les ateliers créatifs

La commission a tenu sept ateliers créatifs sur et autour de la montagne dans les arrondissements en périphérie et dans la Ville de Westmount. À la fin de chacun des ateliers, les participants devaient identifier trois priorités communes. Les participants de quatre ateliers ont choisi d'indiquer parmi les priorités du groupe : la réouverture de l'axe Camillien-Houde / Remembrance à la circulation de transit. Un groupe était majoritairement en faveur de la fermeture de l'axe à la circulation de transit en proposant des modifications et des ajustements. Lors de deux ateliers, les participants n'ont pas établi de consensus sur leur position à l'égard de la fermeture de la route à la circulation de transit. Ces deux groupes ont plutôt proposé des aménagements afin d'améliorer la sécurité et la cohabitation de tous les usagers de la route<sup>25</sup>.

Qu'ils aient été en faveur ou non du projet pilote, trois éléments ont été constatés par tous les groupes :

- L'ambiance était plus calme sur la montagne pendant le projet pilote;
- le projet pilote a compliqué l'accès à la montagne et la circulation entre les différents points d'intérêts;
- l'interdiction du transit, dans la forme proposée par le projet pilote, n'a pas amélioré la sécurité des différents usagers de la route, car les problèmes de cohabitation et les comportements dangereux ont persisté<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 12

<sup>26</sup> Survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 13

### ***La plateforme de consultation***

La plateforme de consultation mise en ligne dès le début du projet pilote avait pour objectif principal de générer des idées, des propositions alternatives et des variantes au projet pilote proposé. Sur la plateforme, les participants pouvaient voter sur les 20 propositions tirées de la documentation de la Ville de Montréal, donner des arguments pour ou contre ces propositions, ou encore faire de nouvelles propositions. Entre le 2 mai et le 15 octobre 2018, 2 210 personnes se sont créé un profil afin de pouvoir participer à la discussion en ligne. Les participants ont développé 103 nouvelles propositions et déposé 681 arguments pour ou contre sur l'ensemble des propositions soumises par la Ville ou des participants<sup>27</sup>.

Parmi les thèmes sur lesquels il était possible de discuter au sein de la plateforme de consultation, c'est la circulation de transit qui a reçu le plus d'attention. La majorité des gens ayant interagi sur la plateforme sont en faveur du principe de réduction de la circulation de transit sur la montagne. Dans la plupart des cas, et ce pour tous les thèmes, les arguments pour ou contre étaient constructifs et introduisaient des modulations ou des variantes afin de faire évoluer le projet pilote. Pour le seul thème de la circulation de transit, il y a eu 46 propositions citoyennes comprenant une trentaine de modulations du projet pilote (période de la journée, période de la semaine, saison, événements spéciaux, etc.)<sup>28</sup>.

### ***Les mémoires et les opinions en ligne***

L'analyse des mémoires (oraux ou écrits) et des opinions déposées en ligne montre que près de 73 % des gens ayant déposé leur opinion de cette manière sont catégoriquement contre le projet pilote. La majorité de ces participants ont fait parvenir à la commission un texte de quelques lignes demandant que l'axe Camillien-Houde / Remembrance demeure ouvert à la circulation de transit. Environ 20 % des mémoires et opinions en ligne disent être contre, mais proposent des variantes ou soulignent ce qui pourrait être acceptable pour eux. Près de 5 % des mémoires et des opinions en ligne sont en faveur du projet pilote et un peu plus de 2 % sont en faveur, mais notent que le projet pilote peut être amélioré.

Les principaux arguments évoqués par les participants contre le projet pilote de fermeture de l'axe Camillien-Houde / Remembrance à la circulation de transit pour les véhicules particuliers sont les suivants :

- le projet pilote a créé une plus grande congestion sur les voies de contournement et a, par conséquent, eu un impact dans les quartiers limitrophes de la montagne<sup>29</sup>;

---

<sup>27</sup> Survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 14

<sup>28</sup> Survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 15-17

<sup>29</sup> Richard Birshan, doc. 10.1, #295; Johan Kempkens, doc. 10.1, #104; Gerri Pantel, doc. 10.1, #213; Donald Lovell, doc. 10.1, #341; Jacob Potashnik, doc. 10.1, #426; Lynn Mason, doc. 10.1, #427; Basil Jenson, doc. 10.1, #595; Elizabeth Lipsz, doc. 10.1,

- le projet pilote n'a pas amélioré le partage de la route entre les différents usagers de la montagne et, par conséquent, n'a pas amélioré la sécurité des cyclistes et des piétons<sup>30</sup>;
- le projet pilote a séparé la ville en deux<sup>31</sup>;
- le projet pilote a compliqué l'accès aux différents attraits de la montagne, dont les cimetières<sup>32</sup>;

---

#542; Éric Vallières, doc. 8.22, p. 1; CAA-Québec, doc. 8.10, p. 3; Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal (cimetière NDDN), doc. 8.13, p. 20; Chantal Blais, doc. 9.1.1.72, p. 1; Thomas Boushel, doc. 9.1.1.86, p. 1; Eric Cohen, doc. 9.1.2.21, p. 1; Bryan Demchinsky, doc. 9.1.2.53, p. 1; Eric Engels, doc. 9.1.2.82, p. 1; Irene Grigoropoulos, doc. 9.1.3.43, p. 1; Chris Hyde, doc. 9.1.3.69, p. 1; Micheal Joseph, doc. 9.1.3.78, p. 1; George Katsigiannis, doc. 9.1.3.86, p. 1; Rena Kotler, doc. 9.1.3.105, p. 1; Debbie Kalisky, doc. 9.1.3.82, p. 1; Andre Adriopoulos, doc. 9.1.1.18, p. 1; Leisa Lee, doc. 9.1.4.22, p. 1; Centre funéraire Côte-des-Neiges, doc. 9.2.3, p. 6; Diane Bernier, doc. 8.46, p. 3; James Hillman, doc. 7.9, L. 2895-2929; Viviane Décarie, doc. 9.1.2.48, p. 1; Philippe Dorget, doc. 9.1.2.65, p. 1; Janet Dussault, doc. 9.1.2.74, p. 1; Bernard Gagnon, doc. 9.1.3.2, p. 1; Lynn Gallaro, doc. 9.1.3.3, p. 1; Peter Hart, doc. 9.1.3.55, p. 1; Stanley Herschmann, doc. 9.1.3.57, p. 1; Nicole Lefebvre, doc. 9.1.4.25, p. 1; David McAusland, doc. 9.1.4.72, p. 1; Patricia McClintock, doc. 9.1.4.73, p. 1; Max Mendelsohn, doc. 9.1.4.79, p. 1; Catherine Moore, doc. 9.1.4.87, p. 1; Lucie Provencal, doc. 9.1.5.26, p. 1; Daniel Rona-Hartzog, doc. 9.1.5.51, p. 1; Katie Russel, doc. 9.1.5.67, p. 1; Alison Silcoff, doc. 9.1.6.35, p. 1; Rob Stern, doc. 9.1.6.60, p. 1; Patrick Traer, doc. 9.1.6.85, p. 1; Shir Yoram, doc. 9.1.6.123, p. 1; Lynne Bisailon, doc. 10.1, #49; Annie Ilkow, doc. 10.1, #65; Denis Bernier, doc. 10.1, #164; John Lauder, doc. 10.2, #51; Dominique Malo, doc. 10.1, #76; Lucia Ringuelet, doc. 10.1, #138; Monika Hawfele, doc. 10.1, #205; Viviane Revez, doc. 10.1, #210; Andrea Patch Smith, doc. 9.1.5.4, p. 1; Philippe Simard, doc. 9.1.6.38, p. 1; Sebastien Gravel, doc. 10.1, #110; Anne Gonzalez, doc. 9.1.3.33, p. 1; Alice Hiemstra, doc. 9.1.3.58, p. 1; Laurent Larose, doc. 9.1.4.16, p. 2; Betsy MacMilan, doc. 9.1.4.53, p. 1; Melissa Margles, doc. 9.1.4.62, p. 1; Miriam Roland, doc. 9.1.5.48, p. 1; Linda Schwey, doc. 9.1.6.12, p. 1; Peter Starr, doc. 9.1.6.52, p. 1; Jonathan Wener, doc. 9.1.6.104, p. 1; Isabelle Dupuis, doc. 10.2, #81; Tom Di Tota, doc. 10.1, #37; Richard Malo, doc. 10.1, #130; Marc Rochefort, doc. 10.1, #167; Syndicat des travailleuses et des travailleurs du cimetière Notre-Dame-des-Neiges (CSN), doc. 8.9, p. 1; Sophie Girouard-Nobl, doc. 8.7, p. 1; Université de Montréal, doc. 9.2.1, p. 1-2; Centre funéraire Côte-des-Neiges, doc. 9.2.3, p. 7-8; CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 9.2.4, p. 2-3; SDC Laurier Ouest, doc. 9.2.5, p. 6; Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal (cimetière NDDN), doc. 8.13, p. 21; Hélène Prévost, doc. 8.17, p. 3; Frances de Verteuil, doc. 8.35, p. 1; Claire Saint-Georges, doc. 8.42, p. 3; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 4; Collectif Vélo campus UdeM, doc. 7.4, L. 1361-1362; Luc Gervais, doc. 7.7, L. 1923-1950; Josep-Émile Plante, doc. 7.7, L. 1304-1306; Paola Volpi, doc. 10.1, #23; Warren Steiner, doc. 10.1, #167; Peter Kessararis, doc. 10.1, #235

<sup>30</sup> Jacob Potashnik, doc. 10.1, #426; Collectif de voisins d'Outremont, doc. 8.15, p. 2; Elizabeth Sexton, doc. 10.1, #436; Daryl Locklear, doc. 10.1, #491; James Luck, doc. 10.1, #534; Bess Muhlstock, doc. 10.1, #586; Laura Grunberg, doc. 10.1, #539; Christine Jacobs, doc. 10.1, #50; Anne-Marie Gingras, doc. 9.1.3.21, p. 1; Wendy Sissons, doc. 10.1, #9; Jan Fergus, doc. 10.1, #64; Eva Friede, doc. 10.1, #101; Bob Vanier, doc. 10.1, #201; Rosanne Moss, doc. 10.1, #287; Tony Cola, doc. 10.1, #321; Richard Azeff, doc. 10.1, #390; Éric Vallières, doc. 8.22, p. 1; Pétition commune NON sur change.org, doc. 8.23.1, p. 4; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 5; Daniel Boothby, doc. 7.7, L. 1852-1861; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 10; Chris Rouleau, doc. 10.2, #63; Neil and Marilyn Caplan, doc. 10.1, #52; Michael Barkai, doc. 10.1, #195; Vincent Gonzalez, doc. 10.1, #199; Janice Hamilton, doc. 10.1, #226; Ross McFarland, doc. 19.1, #367; Gerald Wexler, doc. 10.1, #605; Julian Sargisson, doc. 10, #336; Darren Curtis, doc. 10.1, #392; Eric Scott, doc. 10.1, #43; William Smith, doc. 10.1, #182; Basil Jenson, doc. 10.1, #595; Charles Spector, doc. 10.1, #55; Heidi Wiedmann, doc. 10.1, #68; Dave Howard, doc. 10.1, #310; Stephen Takacsy, doc. 10.1, #381; Gilles Labelle, doc. 8.3, p. 3-4; Wayne Wood, doc. 10.1, #97; Janet Werner, doc. 10.1, #105; Joan Sutherland, doc. 10.1, #53; Gilles Labelle, doc. 8.3, p. 4; CAA-Québec, doc. 8.10, p. 7

<sup>31</sup> Michel Grignon, doc. 10.2, #67; Janina Burke, doc. 10.9, #17; Frances de Verteuil, doc. 8.35, p. 2; Fabrice Weil, doc. 8.43, p. 1; Marta Gomez, doc. 10.2, #35; Claude Bismuth, doc. 10.2, #58; Joanne Laflamme, doc. 10.8, #9

<sup>32</sup> Basil Jenson, doc. 10.1, #595; Nancy Wyndowe-Hyde, doc. 10.1, #300; Peter Hannen, doc. 10.1, #446; Jonathan Singerman, doc. 10.1, #515; Margaret Sheppard, doc. 10.1, #562; Joanne Morgan, doc. 10.1, 582; Richard Azeff, doc. 10.1, #390; Bruce Torrey, doc. 10.1, #546; Warren Linds, doc. 10.1, #644; Suzanne Crawford, doc. 10.1, #86; Johan Kempkens, doc. 10.1, #104; Christopher Brittain, doc. 10.2, #4; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 10-11; Ensemble Montréal, doc. 8.20, p. 3; Frances de Verteuil, doc. 8.35, p. 2; Maura McKeon, doc. 8.40, p. 1; CAA-Québec, doc. 8.10, p. 4; Monica Shapiro, doc. 10.1, #385; Stanley Wraight, doc. 10.1, #395; Irene Nattel, doc. 10.1, #401; George Grostern, doc. 10.1, #477; Lauren Silver, doc. 10.1, #576; Bess Muhlstock, doc. 10.1, #586; Basil Jenson, doc. 10.1, #595; Shirley Pettifer, doc. 10.1, #600; Karen Donnelly, doc. 10.1, #615



- les communications et la diffusion de l'information étaient insuffisantes pendant le projet pilote<sup>33</sup>.

Les principaux arguments évoqués par les participants en faveur du projet pilote de fermeture de l'axe Camillien-Houde / Remembrance à la circulation de transit pour les véhicules particuliers sont les suivants :

- le projet pilote a réduit le niveau sonore sur la montagne et a permis aux usagers d'entendre les oiseaux<sup>34</sup>;
- le projet pilote a permis d'accroître le sentiment de sécurité de certains cyclistes et piétons<sup>35</sup>;
- le projet pilote a permis de réduire le nombre de voitures sur la montagne en lien avec sa vocation de grand parc urbain<sup>36</sup>.

## 2.2.2 Les opinions des participants sur le projet pilote réparties par thématique

Sont traitées dans cette section les impressions des participants selon les thèmes les plus abordés par ceux-ci concernant l'évaluation du projet pilote. La section regroupe les thèmes de la circulation de transit, la sécurité, l'accessibilité pour tous, les stationnements ainsi que les transports collectifs.

### *La circulation de transit*

Le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, élément principal du projet pilote de l'été 2018, en a fait réagir plus d'un.

Plusieurs participants, dont une forte proportion de gens ayant participé à l'aide de la plateforme de consultation en ligne, se sont prononcés en accord avec le retrait de la circulation de transit, car ils considèrent qu'un parc n'est pas la place pour une route aussi achalandée<sup>37</sup>. En ce sens,

---

<sup>33</sup> Université de Montréal, doc. 9.2.1, p. 2; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 11

<sup>34</sup> Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 2; Antoine Malo, doc. 8.37, p. 1; Nicola Zoghbi, doc. 7.8, L. 1394-1396; Collectif Vélo campus UdeM, doc. 7.4, L. 1349-1350, Kelly Martin, doc. 10.1, #89; Direction de la santé publique de Montréal du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.31, p. 11; Janet Best, doc. 10.1, #266; Bruce Torrey, doc. 10.1, #546; Louis Bertrand, doc. 8.12, p. 1

<sup>35</sup> Bruce Torrey, doc. 10.1, #546; Équipe cycliste Peppermint, doc. 7.10, L. 669-671

<sup>36</sup> Vélo Québec, doc. 8.18, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 4; Vivre en ville, doc. 8.33, p. 7; Nicolas Gendron, doc. 8.4, p. 3

<sup>37</sup> Marc Jarry, doc. 9.1.3.71, p. 1; Francine Roy, doc. 9.1.5.58, p. 1; Angèle Bilodeau, doc. 9.1.1.65, p. 1; Antoine Malo, doc. 10.1, #1; Jonathan Lachapelle, doc. 10.1, #5; Yves Nadeau, doc. 10.1, #58; Patricia Legris, doc. 10.1, #71; Gui Mendes, doc. 10.1, #81; Yann de la Fouchardière, doc. 10.1, #105; Pierre Lessard, doc. 10.1, #140; Gerald Plamondon, doc. 10.1, #143; L. St-Amour, doc. 10.1, #150; Christian Lavoie, doc. 10.1, #152; Denis Dalpé, doc. 9.1.2.40, p. 1; Mathilde De Falco, doc. 9.1.2.47, p. 1; Christian Doucet, doc. 9.1.2.66, p. 1; Nicole Gombay, doc. 9.1.3.32, p. 1; Deborah Murray, doc. 9.1.4.93, p. 1; Daniel Plante, doc. 9.1.5.18, p. 1; Patricia Trapnell, doc. 10.1, #170; Céline Blanchet, doc. 9.1.5.18, p. 1; Donald Ayer, doc. 9.1.1.24, p. 1; Jean Décarie, doc. 8.6,

Vélo Québec propose d'éliminer « [...] *définitivement la circulation de transit et accorder la priorité aux modes actifs et au transport en commun*<sup>38</sup> ».

La grande majorité des participants ayant déposé des mémoires s'opposent, pour leur part, à la fermeture de la route au transit pour différentes raisons, mais proposent, dans beaucoup de cas, des solutions afin de réduire l'utilisation de cette route à des fins de raccourci et de route de transit.

Plusieurs participants ont fait remarquer que l'axe Camillien-Houde / Remembrance est plus qu'un simple chemin, c'est un lien est-ouest important pour plusieurs d'entre eux. Par cet axe, plusieurs accèdent à différentes parties de la Ville pour leurs activités quotidiennes (restaurants, café, commerces, écoles, travail, etc.)<sup>39</sup>. Une participante souligne qu'interdire le transit accentuerait « [...] *la coupure qui existe déjà entre l'est et l'ouest de Montréal, coupure physique, linguistique et culturelle*<sup>40</sup>. » Pour d'autres, il faut éviter de recréer les « *deux solitudes* », anglais/français<sup>41</sup>.

Certains considèrent que l'interdiction de transiter par l'axe Camillien-Houde / Remembrance a eu des impacts économiques pour les commerces de certains secteurs. Plusieurs mentionnent ne pas avoir fréquenté leur restaurant préféré sur le Plateau, car s'y rendre était trop long et trop

---

p. 1; Équiterre et Société pour la Nature et les Parcs de Canada - section Québec, doc. 8.14, p. 13; Direction régionale de la santé publique, doc. 8.31, p. 5; Vivre en ville, doc. 8.33, p. 7; Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme en ligne, doc. 6.9, p. 38-40; Marcel Barthe, doc. 9.1, p. 1; Lukasz Piliszczuk, doc. 9.27, p. 1

<sup>38</sup> Vélo Québec, doc. 8.18, p. 6

<sup>39</sup> Ken MacKinnon, doc. 10.1, #342; Lisa Reitman, doc. 10.1, #133; Angela Rahaniotis, doc. 10.1, #116; Simon Fanning, doc. 10.1, #127; Ralph Thompson, doc. 10.1, #153; Holly Dressel, doc. 9.1.2.70, p. 1; Michel Prévaille, doc. 10.5, #20; Veronica Brownstein, doc. 10.2, #2; Naida Niro, doc. 10.1, #139; Michael Toulch, doc. 10.1, #150; Sylvia Kirstein, doc. 10.1, #157; Warren Steiner, doc. 10.1, #167; David Wisenthal, doc. 10.1, #176; Barbara Pascal, doc. 10.1, #179; Florence Situ, doc. 10.1, #203; Enn Raudsep, doc. 10.1, #209; Frank Bram, doc. 10.1, #227; Leona Heillig, doc. 10.1, #265; Ljiljana Kostic, doc. 10.1, #303; George Peteraitis, doc. 10.1, #331; Margot Kyle, doc. 10.1, #339; Ann Campbell, doc. 10.1, #350; Joy Hayes, doc. 10.1, #361; Stephen Sartori, doc. 10.1, #365; Kathleen Weldon, doc. 10.1, #404; Janice Hamilton, doc. 10.1, #226; Kitty Hoffamn, doc. 10.1, #230; Sam Eichenwald, doc. 10.1, #244; David Brackett, doc. 10.1, #360; Caroline Holland, doc. 10.1, #399; Carol Koffer, doc. 10.1, #291; Brady Shane, doc. 10.1, #322; Lynn Butler-Kisber, doc. 10.1, #278; Allan Winikoff, doc. 10.1, #393; Philip Richard Laurin, doc. 10.1, #397; Danielle Penney, doc. 10.1, #358; Dionysa Zerbisias, doc. 10.1, #398; Teresa Hunkeler, doc. 10.1, #103; Eric LeMoyné, doc. 8.47, p. 2; Joseph-Émile Plante, doc. 7.7, L. 1314-1325; Cheryl Berger, doc. 7.8, L. 449-451; Pierre-Louis Houle, doc. 7.8, L. 2651-2654; Mary Leslie, doc. 10.1, #158; Marc Rochefort, doc. 10.1, #167; Linda Gaboriau, doc. 9.1.3.1, p. 1; Gloria Davis, doc. 9.1.2.46, p. 1; Benjamin Hunting, doc. 9.1.3.67, p. 2; Linda Schwey, doc. 9.1.6.12, p. 1; Lynn Waxman, doc. 9.1.6.99, p. 1; Gillian Yanow, doc. 9.1.6.121, p. 1; Joseph Yanow, doc. 9.1.6.122, p. 1; Darline Zucker Rosenhek, doc. 9.1.6.133, p. 1; Susan Usher, doc. 9.1.6.91, p. 1; Linda Dennick, doc. 9.1.2.55, p. 1; Christine Bentley, doc. 9.1.1.55, p. 1; Dominique Landar, doc. 9.1.4.9, p. 1; Michele Shashoua Reich, doc. 9.1.6.21, p. 1; Elizabeth Elbourne, doc. 9.1.2.79, p. 2; Nicole Lefebvre, doc. 9.1.4.25, p. 1; David Morris, doc. 9.1.4.91, p. 1; Michaela Sheaf, doc. 9.1.6.24, p. 1; Carole TenBrink, doc. 9.1.6.76, p. 1; Philip Szporer, doc. 10.1, #198; Judith Robillard Shultz, doc. 10.1, #205; Nancy Brown, doc. 10.1, #298; Julian Sargisson, doc. 10.1, #336; Irene Nattel, doc. 10.1, #401; Victor Arshad, doc. 10.1, #3; Lewis Backler, doc. 9.1.1.26, p. 1; Marilyn Mayman, doc. 10.1, #67; Bill Freeland, doc. 10.1, #140

<sup>40</sup> Elisabeth Fluet, doc. 10.1, #139; John Galaty, doc. 10.1, #371

<sup>41</sup> Collectif de voisins d'Outremont, doc. 8.15, p. 3; Stanley Mikus, doc. 10.1, #243; José DiBona, doc. 10.1, #151; Lorne Granofsky, doc. 9.1.3.37, p. 1; Peter Starr, doc. 9.1.6.52, p. 1; Lisa Wilner, doc. 9.1.6.111, p. 1; Patricia McClintock, doc. 9.1.4.73, p. 1; Graham Bagnall, doc. 9.1.1.29, p. 1

compliqué, par exemple. Ce fait a également été soulevé par la Société de développement commerciale Laurier Ouest<sup>42</sup>. Le Centre funéraire Côte-des-Neiges ainsi que la Compagnie du cimetière Mont-Royal ont signalé une baisse d'achalandage pendant le projet pilote<sup>43</sup>. D'autres participants ont également souligné qu'il est important pour les touristes de pouvoir circuler d'est en ouest ou inversement afin de pouvoir profiter des attraits de la montagne et de ne pas avoir à faire le « *grand tour* »<sup>44</sup>. Une entreprise œuvrant dans le domaine du tourisme demande que les guides professionnels possédant un permis de la Ville de Montréal puissent traverser la montagne, peu importe le type de véhicule utilisé pour la visite touristique<sup>45</sup>.

Bon nombre de participants ont aussi indiqué que, selon eux, l'interdiction du transit sur la montagne a fait augmenter la circulation de manière évidente sur les voies de contournement sur le pourtour de la montagne, en plus de créer davantage de congestion en raison de travaux de réparation de la voirie et en vue de l'implantation du Réseau express métropolitain (REM). Plusieurs mentionnent que le moment pour faire le projet pilote était mal choisi, justement en raison des nombreux chantiers de construction dans les secteurs avoisinant la montagne. Plusieurs parlent de mauvaise planification de la part de l'administration municipale<sup>46</sup>.

En réponse au questionnaire en ligne, 67,5 % des répondants ont dit être tout à fait d'accord avec l'affirmation disant que « *le projet pilote a fait augmenter la circulation dans les quartiers autour de la montagne* » et tout à fait d'accord à 68,9 % que « *le projet pilote a créé une barrière entre l'est et l'ouest de la montagne*<sup>47</sup> ».

---

<sup>42</sup> Donna Lacharite, doc. 10.1, #72; Rosalind Halvorsen, doc. 10.1, #76; Lynda Schneider Granatstein, doc. 10.1, #77; Société de développement commercial, Laurier Ouest, doc. 9.2.5, p. 5-6

<sup>43</sup> Centre funéraire Côte-des-Neiges, doc. 9.2.3, p. 4; La Compagnie du cimetière Mont-Royal, doc. 9.2.7, p. 4

<sup>44</sup> Nancy Brown, doc. 10.1, #208; Geoff Wagner, doc. 10.1, #59; Deborah Groper, doc. 9.1.3.44, p. 1; Andrea Speck, doc. 10.1, #50

<sup>45</sup> VDM Global, doc. 9.2.2, p. 1

<sup>46</sup> Clare Cecchini, doc. 10.1, #65; Marilyn Aitken, doc. 10.1, #66; Elizabeth Robinson, doc. 10.6, #34; Chris Hyde, doc. 10.1, #284; Silvia Kertesz, doc. 10.1, #30; Geoff Wagner, doc. 10.1, #59; David Nemes, doc. 10.1, #75; Rosalind Halvorsen, doc. 10.1, #76; Edward Rudick, doc. 10.1, #80; Andy Kreig, doc. 10.1, #91; Philip Hillel, doc. 10.1, #92; Calvin Bedros, doc. 10.1, #99; Eva Friede, doc. 10.1, #101; Janet Werner, doc. 10.1, #105; Doris Steg, doc. 10.1, #110; Jordan Aberman, doc. 10.1, #121; Barbara Maldoff, doc. 10.1, #124; Nadia Niro, doc. 10.1, #139; Michael Toulch, doc. 10.1, #150; Paul Neely, doc. 10.1, #188; Andy Bulman-Fleming, doc. 10.1, #189; Daniel Frank, doc. 10.1, #193; Philip Szporer, doc. 10.1, #198; Florence Situ, doc. 10.1, #203; Bluma Blicher, doc. 10.1, #233; Sebastian Lupu, doc. 10.1, #234; Peter Kessarar, doc. 10.1, #235; Charles von Nostitz, doc. 10.1, #237; Stanley Mikus, doc. 10.1, #243; Ralph Lipper, doc. 10.1, #253; David Rothschild, doc. 10.1, #340; Ken Mackinnon, doc. 10.1, #342; Christopher Pam, doc. 10.1, #362; Ross McFarland, doc. 10.1, #367; Frank Van de Werfhorst Beerd, doc. 10.1, #382; Adam Clarke, doc. 10.1, #391; Allan Winikoff, doc. 10.1, #393; Robert Zatorre, doc. 10.1, #403; Charles Spector, doc. 10.1, #55; Arie Alter, doc. 10.1, #332; Marvin Zigman, doc. 10.1, #355; Jerry Cytryn, doc. 10.1, #41; Vidar Neuhof, doc. 10.1, #160; Diana Jackson, doc. 10.1, #192; Drury Heffernan, doc. 10.1, #200; Zdenko Kucic, doc. 10.1, #228; Andrew Osborn, doc. 10.1, #258; Rosanne Moss, doc. 10.1, #287; Jean Davis, doc. 10.1, #290; Tony Cola, doc. 10.1, #321; Dionysa Zerbisias, doc. 10.1, #398; Jordan Deitcher, doc. 10.1, #315; Frederico Penserini, doc. 10.1, #2; Marie-Noel Martirené, doc. 10.1, #67; Michael Esar, doc. 10.1, #141; Laurent Olivier, doc. 10.1, #29; Evelynne Charron Smith, doc. 10.1, #7; Kenneth Suss, doc. 10.1, #32; Kathy Assayag, doc. 9.1.1.23, p. 1; Derenne Beaubien, doc. 9.1.1.41, p. 1; Dimitru Fecto, doc. 9.6, p. 1; Thomas Geoyffroyd, doc. 9.10, p. 1; Corinne Beaudoin, doc. 9.30, p. 1; Lise St-Denis, doc. 9.35, p. 1; Nathalie Brigitte Bustos, doc. 9.8, p. 1; Linda Schwey, doc. 9.36, p. 1; Jacinth Laporte, doc. 9.3, p. 1; Lysanne Langevin, doc. 9.37, p. 1

<sup>47</sup> Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 23

Un grand nombre de participants se disant contre la fermeture de l'axe Camillien-Houde / Remembrance à la circulation de transit ont suggéré des variantes ou des compromis à la fermeture complète. À titre d'exemple, il a été proposé de permettre de transiter aux véhicules électriques, aux guides touristiques ayant un permis de la Ville ainsi qu'aux véhicules équipés de plaque d'immatriculation débutant par « T » pour taxi, « TS » pour taxi spécial et « A » pour autobus<sup>48</sup>. D'autres propositions consistent en des fermetures ponctuelles ou périodiques en fonction d'événements spéciaux, des heures de la journée, des jours de la semaine, des saisons, etc.<sup>49</sup>. Par exemple, des participants recommandent de fermer l'axe Camillien-Houde / Remembrance les fins de semaine entre la Saint-Jean-Baptiste et la fête du Travail<sup>50</sup>.

Dans le but de décourager la circulation de transit sans l'interdire, quelques personnes ont soumis l'idée d'instaurer un péage dont les fonds serviraient à la préservation et à la mise en valeur de la montagne<sup>51</sup>.

### **La sécurité**

La sécurité de tous les usagers de la montagne, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes, a été l'un des sujets les plus abordés à toutes les étapes de la consultation. Les participants ayant soulevé les enjeux de sécurité l'ont fait en discutant du projet pilote, mais aussi de manière générale en formulant des recommandations afin d'améliorer la sécurité sur et autour de la montagne pour tous ses usagers.

La vitesse excessive des véhicules et des cyclistes ainsi que les virages en U illégaux sont les deux éléments de sécurité les plus souvent signalés<sup>52</sup>.

En matière de sécurité, Les amis de la montagne soulignent que « *Les objectifs préconisés par le mouvement mondial de sécurité routière Vision Zéro, auquel la Ville de Montréal souscrit depuis 2016, devraient sous-tendre la requalification de Remembrance / Camillien-Houde par*

---

<sup>48</sup> Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 51

<sup>49</sup> Bill Freeland, doc. 10.1, #140; Sheila Bonney, doc. 10.1, #186; James Macguire, doc. 10.1, #402; Anna Rizzuto, doc. 10.1, #543; Sabino Grassi, doc. 10.1, #643; Nancy Wood, doc. 10.1, #455; Linda Erme, doc. 10.1, #537; Ann Pearson, doc. 10.1, #468; Guillaume Carrier, doc. 10.1, #27; Françoise Baby, doc. 10.1, #53; Annik Lucier, doc. 10.1, #63; Annick Landreville, doc. 10.1, #73; Gilles Cloutier, doc. 10.1, #104; Eric Fafard, doc. 10.1, #184; Michel Préville, doc. 10.1, #201; Jean-Guy Prévost, doc. 10.1, #112; Alexandra Saumon, doc. 10.1, #92; Marie-Claude LeBlanc, doc. 10.1, #120; Jonathan Prevost, doc. 10.1, #29; Aline Mason, doc. 10.1, #172; Hélène Prévost, doc. 8.17, p. 5; Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 4; Pétition commune NON sur change.org, doc. 8.23.1, p. 7; Claire Saint-Georges, doc. 8.42, p. 6; Diane Bernier, doc. 8.46, p. 4; Fabrice Weil, doc. 8.43, p. 1; Cynthia Schwartz, doc. 7.4, L. 671-672; Luc Gervais, doc. 7.4, L. 1984-1986; Cheryl Berger, doc. 7.8, L. 466; Delphine Olivier, doc. 10.2, #55; Barbara Mayman, doc. 10.9, #12; Viviane Revez, doc. 10.1, #210; Université de Montréal, doc. 9.2.1, p. 2; Daniel Boothby, doc. 8.44, p. 1-2; Aletha Thompson, doc. 10.1, #314; Corinne Beaudoin, doc. 9.30, p. 1

<sup>50</sup> Marc Godin, doc. 10.1, #6; Michael Etinson, doc. 10.1, #32

<sup>51</sup> Martin Savard, doc. 10.1, #146; Benjamin Herman, doc. 10.1, #174; Lori Perkins, doc. 10.1, #316; Jean Décarie, doc. 8.6, p. 2; Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 4; Patrice Bernier, doc. 10.1, #56; Anna Rizzuto, doc. 10.1, #627; Paul Deutschman, doc. 10.1, #448; Ian Irvine, doc. 10.1, #569; George Bowser, doc. 10.1, #432; Derek Wisdom, doc. 10.1, #640

<sup>52</sup> Pascal Monette, doc. 9.1.4.85, p. 2; Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 2

*l'aménagement du chemin, la réglementation de ses usages, l'éducation des citoyens et la surveillance. Dans cet esprit, la sécurité et la qualité de l'expérience de cohabitation entre les différents usagers – piétons, cyclistes, usagers du transport en commun, automobilistes, etc. – devraient être en tête de liste des critères d'aménagement du chemin de plaisance<sup>53</sup>. »*

Comme déjà mentionné, pour la majorité des participants, le projet pilote n'a pas réglé les problèmes de sécurité sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Selon certains, c'est même le contraire : le projet pilote aurait exacerbé des comportements dangereux comme la vitesse des cyclistes et les virages en U des automobilistes ne comprenant pas la nouvelle signalisation<sup>54</sup>.

La majorité des répondants au questionnaire va dans le même sens, 48,4 % d'entre eux considérant que le projet pilote n'a pas amélioré la sécurité des différents usagers<sup>55</sup>.

Inversement, certains cyclistes, notamment une équipe féminine, sont venus dire qu'elles se sentaient plus en sécurité. Pour ce groupe, le sentiment de sécurité plus élevé éprouvé pendant le projet pilote était plus propice à l'initiation des femmes au vélo de route. Une participante mentionne également qu'il s'agit d'un endroit fantastique pour s'entraîner<sup>56</sup>.

Indépendamment du projet pilote, deux secteurs de l'axe Camillien-Houde / Remembrance ont été identifiés par les participants comme étant tout particulièrement problématiques en matière de sécurité : les entrées et sorties du belvédère Camillien-Houde et la section de la voie Camillien-Houde située entre deux falaises à l'emplacement de l'ancien tunnel du tramway<sup>57</sup>.

L'entrée et la sortie du belvédère Camillien-Houde ont fait l'objet de plusieurs suggestions de réaménagement : retirer l'accès aux voitures; déplacer le stationnement entre les deux voies; aménager une intersection avec arrêt obligatoire et traverse piétonne; aménager des espaces spécifiques pour les autobus touristiques; installer un feu de circulation avec priorité pour les virages; réduire la vitesse à 20 km/h à cet endroit, implanter des minigratoires<sup>58</sup>.

---

<sup>53</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 8

<sup>54</sup> Anmyn Gantcheff, doc. 9.1.3.7, p. 1; Barry Kravitz, doc. 9.1.3.107, p. 1; Danny Minogue, doc. 9.1.4.83, p. 1; Arlene Sternthal, doc. 9.1.6.61, p. 1; Tom Di Tota, doc. 10.1, #37; Garner Bornstein, doc. 9.1.1.81, p. 1; Wolfgang Schneider, doc. 10.1, #159; Marie-André Lorange, doc. 10.1, #50; Pamela Dinunzio, doc. 10.1, #189; Michael Silverstein, doc. 9.1.6.37, p. 1; Fabien Welp-Barr, doc. 9.1.6.103, p. 1; Jerry Baumann, doc. 9.1.1.38, p. 1; Elisabeth Elbourne, doc. 9.1.2.79, p. 2; Risa Libman, doc. 9.1.4.9, p. 1; Joe Russo, doc. 9.1.5.68, p. 1; Alex Zijdenbos, doc. 9.1.6.131, p. 1; SDC Laurier Ouest, doc. 9.2.5, p. 4; Allan Schouela, doc. 10.1, #17

<sup>55</sup> Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 17

<sup>56</sup> Équipe Peppermint, doc. 7.10, L. 680-682; Collectif vélo campus UdeM, doc. 8.49.1, L. 1343-1347; Bernadette Thibaudeau, doc. 10.6, #31; Bruce Torrey, doc. 10.1, #546; Angelonico Salvatore, doc. 10.1, #185

<sup>57</sup> Bridget Sachs, doc. 10.1, #62; Julian Sargisson, doc. 10.1, #336; Brendan Cordy, doc. 10.1, #387

<sup>58</sup> Gilles Labelle, doc. 7.5, L. 280-282; CAA Québec, doc. 8.10, p. 9; Félix-Antoine Tremblay, doc. 8.11.2, p. 1-2; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 7; Ensemble Montréal, doc. 8.20, p. 28-29; Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 3; Claire Durand, doc. 8.26, p. 6; Nicola Zoghbi, doc. 7.8, L. 1479-1495; Colin Pearson, doc. 10.7, #2; Yves Nadeau, doc. 10.7, #5; Jimmy Kalavritinos, doc. 10.1, #437; Donat Taddeo, doc. 10.1, #630; Kathy Slotsve, doc. 10.1, #486; Neil Toulch, doc. 10.1, #526

L'encaissement entre les falaises a également fait l'objet de plusieurs propositions allant du dynamitage des parois aux feux de circulation alternés<sup>59</sup>.

Plusieurs participants ont également souligné que la sécurité doit aussi être améliorée sur le pourtour de la montagne, notamment aux entrées Côte-des-Neiges et Mont-Royal afin que les trajets vers le parc soient sécuritaires et conviviaux. Plusieurs demandent que les deux entrées principales du parc que sont les intersections Remembrance / Côte-des-Neiges et Camillien-Houde / Mont-Royal / du Parc soient réaménagées afin de les rendre plus sécuritaires pour tous. Un rond-point a notamment été suggéré pour l'intersection Remembrance / Côte-des-Neiges<sup>60</sup>.

Une grande majorité de participants signalent que les enjeux de sécurité peuvent être facilement résolus par des aménagements ainsi que par des mesures d'apaisement de la circulation et qu'il n'est aucunement nécessaire de fermer la voie à la circulation de transit pour y arriver<sup>61</sup>. Par exemple, un cycliste demande que les aménagements soient plus sécuritaires pour la pratique du vélo, mais demande de ne pas fermer la route aux véhicules de particuliers<sup>62</sup>. Dans le même sens, une participante a écrit « *There are ways to protect the cyclists that do not require barring through traffic*<sup>63</sup>. » Selon plusieurs, un meilleur partage de la route associé à des aménagements physiques (séparation des vélos, piétons et véhicules) induirait une cohabitation plus harmonieuse des usagers de cette route et réglerait plusieurs enjeux de sécurité<sup>64</sup>.

Plusieurs participants désirent que la route soit à la disposition de tous sans donner priorité à un type d'usagers en particulier. Pour certains, il y a un sentiment de frustration envers les cyclistes qui semblent prendre beaucoup de place et dont le comportement n'est pas toujours jugé courtois envers les automobilistes, mais aussi envers les piétons. Pour d'autres, un meilleur partage de la route signifie que tous respectent les règles de civisme et le code de la sécurité routière. Pour ceux-ci, les automobilistes et les cyclistes doivent apprendre à mieux cohabiter, chaque groupe devant mettre de l'eau dans son vin et respecter l'autre<sup>65</sup>.

---

<sup>59</sup> Ensemble Montréal, doc. 8.20, p. 28; Bernard Paw, doc. 10.1, #184; Kelly Wilton, doc. 10.1, #269; Patrick Vespa, doc. 10.1, #199; Perry Britton, doc. 9.1.1.93, p. 1; Nicolas Daviot, doc. 9.1.2.44, p. 1; Steve Hreha, doc. 9.1.3.65; Miriam Roland, doc. 9.1.4.48, p. 1; Juliet Tonini, doc. 9.1.6.86, p. 1; Lorraine Godin, doc. 10.1, #239; M. Marlow, doc. 10.1, #242; Irene Nattel, doc. 10.1, #401; Hamnett P. Hill, doc. 9.1.3.59, p. 1; Université de Montréal, doc. 9.2.1, p. 2; Mark Leslie, doc. 10.1, #5; Pétition commune NON sur change.org, doc. 8.23.1, p. 7; Paul Lapointe, doc. 8.38, p. 4; Nicola Zoghbi, doc. 7.8, L. 1460-1467; Ad Hoc Bicycle Advisory Group, doc. 8.16.1.1, p. 6-8; Martin Savard, doc. 10.2, #52; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 7

<sup>60</sup> Paul Lapointe, doc. 8.38, p. 5; Tania Kalecheff, doc. 10.1, #42; Équiterre et Société pour la nature et les Parcs du Canada- section Québec, doc. 8.14, p. 13; Richard Lafontaine, doc. 8.39, p. 1-2; Nicola Zoghbi, doc. 7.8, L. 1425-1430; Daniel Chartier, doc. 8.26, p. 6; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 16; Direction régionale de la santé publique, doc. 8.31, p. 5; Vivre en ville, doc. 8.33, p. 11; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 7

<sup>61</sup> Maeve Haldane, doc. 9.1.3.53, p. 1; Sass Shashoua, doc. 9.1.6. 23, p. 1; Edward Rudick, doc. 10.1, #80

<sup>62</sup> David Eiley, doc. 9.1.2.78, p. 1

<sup>63</sup> Heidi Wiedemann, doc. 10.1, #68

<sup>64</sup> Éric Vallières, doc. 8.22, p. 2; Judith Pickard, doc. 10.1, #10; CAA-Québec, doc. 8.10, p. 1; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 6

<sup>65</sup> Jane Lumsden, doc. 9.1.4.47, p. 1; Andre Andriopoulos, doc. 9.1.1.18, p. 1

Dans le but d'améliorer la sécurité de tous en éliminant les virages en U et en limitant la vitesse, les participants ont fait plusieurs propositions dont : muret de béton ou bollards au milieu de la voie, limite de vitesse à 30 ou 40 km/h pour tous (voitures et vélos), arrêts interdits sur l'accotement, ajout de feux de circulation pour les voitures et les vélos, installation de caméras de surveillance, contrôle policier, meilleures signalisation, sensibilisation, éducation, etc.<sup>66</sup>.

Un réaménagement des voies éliminant le surdimensionnement de certaines sections pourrait inciter les usagers de la route à ralentir selon quelques participants<sup>67</sup>. Vélo Québec souligne par ailleurs que « *Les bons aménagements induisent les bons comportements*<sup>68</sup>. »

Des dos-d'âne ont également été suggérés afin de réduire la vitesse des automobilistes et des cyclistes<sup>69</sup>. Certains disent que cette mesure est dangereuse pour les cyclistes alors que certains cyclistes mentionnent qu'il suffit simplement de ralentir<sup>70</sup>.

Plusieurs propositions ont été faites en faveur d'une piste cyclable séparée ou non des autres véhicules, avec texture au sol ou non. Certains souhaitent une piste cyclable séparée des voitures de chaque côté de la voie, d'autres proposent plutôt des aménagements différents en montée et en descente. Il a notamment été proposé de séparer les vélos des voitures à l'aide d'une piste

---

<sup>66</sup> Sami Antaki, doc. 10.1, #59; Helen Antoniou, doc. 9.1.1.19, p. 1; Constantino, Marcovecchio, doc. 9.1.4.61, p. 1; George Tait, doc. 10.1, #274; Ann Campbell, doc. 10.1, #350; Don Houston, doc. 10.1, #359; Giovanni Paoletti, doc. 10.1, #236; Clemente Prioletta, doc. 10.1, #308; Bluma Blicher, doc. 10.1, #233; Lawrence Regan, doc. 10.1, #383; Chris Todoruk, doc. 10.1, #264; Ella Amir, doc. 10.1, #131; Judith Ritchie, doc. 10.1, #352; Darren Curtis, doc. 10.1, #392; Stanley Wraight, doc. 10.1, #395; Noreen Rodrigues, doc. 10.1, #408; Patricia Hamilton, doc. 10.1, #286; Sarah Lowden, doc. 10.1, #161; Louise Condy, doc. 10.1, #147; Tania Kalecheff, doc. 10.1, #42; Jan Fergus, doc. 10.1, #64; Bonnie Meisels, doc. 10.1, #112; Gloria Bass, doc. 10.1, #122; Barry Winikoff, doc. 10.1, #128; Chun Zhang, doc. 10.1, #138; Arlene Bloomfield, doc. 10.1, #143; Leona Heilig, doc. 10.1, #265; Kenneth Elliot, doc. 10.1, #302; Jay Zed, doc. 10.1, #306; Raoul Fox, doc. 8.5, p. 1; SDC Laurier Ouest, doc. 9.2.5, p. 5; Dina LaLicata, doc. 10.1, #289; Pierrette Bornais-Hill, doc. 10.1, #299; Margery Comeau, doc. 10.1, #344; Karen Aronoff, doc. 10.1, #87; Myriam Alter, doc. 10.1, #44; Kathryn Kroo, doc. 10.1, #45; Claude Gou, doc. 10.1, #54; Mary Poland, doc. 10.1, #58; Teresa Hunkeler, doc. 10.1, #103; Timothy Zyto, doc. 10.1, #120; Michael Touch, doc. 10.1, #150; Doreen Graham, doc. 10.1, #202; Linda Tennant, doc. 10.1, #204; Honora Shaughnessy, doc. 10.1, #220; Sheila Gittelman, doc. 10.1, #329; CAA-Québec, doc. 8.10, p. 11; Paul Lapointe, doc. 8.38, p. 6; Philip Szporer, doc. 10.1, #198; Suzanne Eve, doc. 10.1, #210; Gennario Fiori, doc. 10.1, #259; Antonio Fiori, doc. 10.1, #261; Christina Fiori, doc. 10.1, #263; Sally McDougall, doc. 10.1, #270; Peter Martin, doc. 10.1, #271; Richard Baylis, doc. 10.1, #279; Morris Eichler, doc. 10.1, #288; Mark Boyer, doc. 10.1, #330; Don Houston, doc. 10.1, #359; Stephen Sartori, doc. 10.1, #364; Lewis Greenberg, doc. 10.1, #377; Jay Zed, doc. 10.1, #306; Dionysia Zerbisias, doc. 10.1, #398; Kathleen Weldon, doc. 10.1, #404; Din Rap, doc. 10.1, #320; Heike Faeber, doc. 10.1, #207; Philip Hillel, doc. 10.1, #92; Donna Duseigne, doc. 10.1, #113; Richard Bass, doc. 10.1, #178; Nancy Brown, doc. 10.1, #208; Miriam Rose, doc. 10.1, #337; Sam Eichenwald, doc. 10.1, #244; Malcom Campbell, doc. 10.1, #283; Hendrika Rietveld, doc. 10.1, #324; Judith Cameron, doc. 10.1, #273; Judith Crawley, doc. 9.1.2.35, p. 1; Marie-Luise Anselgruber, doc. 10.1, #64; Pierre Legault, doc. 10.1, #72; Frederik Labrie Trepanier, doc. 10.1, #78; Diane Thivierge, doc. 10.1, #79; Pierre Houle, doc. 10.1, #85; Renée Hébert, doc. 10.1, #103; Michel Jarry, doc. 10.1, #132; Thomas Kazda, doc. 10.1, #144; Odile Hellman, doc. 10.1, #179; Myer Bick, doc. 9.1.1.64, p. 1; Fausto Bisegna, doc. 9.1.1.70, p. 1; Pierre Riel, doc. 9.1.5.43, p. 1; Evelynne Charron Smith, doc. 10.1, #7; Fanie Gzerda, doc. 10.1, #16; Irene Mayer, doc. 10.1, #23; Dominique Malo, doc. 10.1, #76; Douglas Bock, doc. 10.1, #76, p. 2; Liz Klauz, doc. 9.1.3.99, p. 2; Constance Rose, doc. 9.1.5.54, p. 1; CAA-Québec, doc. 8.10, p. 1; Anna Towers, doc. 10.1, #45; Wolfgang Schneider, doc. 10.1, #159

<sup>67</sup> Équiterre et Société pour la nature et les Parcs du Canada- section Québec, doc. 8.14, p. 13; Louis Bertrand, doc. 8.12, p. 1

<sup>68</sup> Vélo Québec, doc. 8.18, p. 6

<sup>69</sup> Cavin Bedros, doc. 10.1, #99; Donna Lacharite, doc. 10.1, #72; Michael Barkai, doc. 10.1, #195; John Galaty, doc. 10.1, #371

<sup>70</sup> Daniel Boothby, doc. 8.44, p. 1 et doc. 7.7, L. 1882-1885

cyclable pour la montée de Camillien-Houde, mais de laisser les cyclistes descendre dans une voie partagée avec les voitures avec une signalisation très claire à cet effet pour que tous, véhicules et vélos comprennent bien que les vélos circulent sur la même la voie<sup>71</sup>.

### ***L'accessibilité pour tous***

La montagne est considérée comme un joyau, un bijou, un emblème. L'importance de son accès pour tous a été soulignée à maintes reprises tout au long du processus de consultation et par l'entremise des différents outils proposés.

Le projet pilote a, selon une majorité de participants, réduit l'accès au parc du Mont-Royal et à la montagne en général<sup>72</sup> comme le démontrent les réponses obtenues via le questionnaire en ligne sur les impressions retenues. Parmi les répondants au questionnaire, 57,2 % d'entre eux ont considéré que le projet pilote rendait plus difficile l'accès aux cimetières et 62,3 % des répondants ont considéré que le projet pilote rendait plus difficiles les déplacements sur la montagne et entre les différents points d'intérêts<sup>73</sup>.

---

<sup>71</sup> Cameron Judith, doc. 10.1, #273; Christopher Pam, doc. 10.1, #362; Adam Clarke, doc. 10.1, #391; Lewis Greenberg, doc. 10.1, #377; Deborah Mercier, doc. 10.1, #328; Ann Campbell, doc. 10.1, #350; Gerbern Oegema, doc. 10.1, #177; Pat McCormack, doc. 10.1, #221; Eva Friede, doc. 10.1, #101; Michele Desjardins, doc. 10.1, #174; Frances Katz, doc. 10.1, #170; Lynda Schneider Granastein, doc. 10.1, #77

<sup>72</sup> Janice Linder, doc. 10.1, #246; Sylvie Wolf, doc. 9.1.6.115, p. 1; Aaron Dove, doc. 10.1, #296; James MacGuire, doc. 10.1, #402; Viviane Revez, doc. 10.6, #32; Stephen Takacsy, doc. 10.1, #394

<sup>73</sup> Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 22



En ce sens, un grand nombre de participants ont souligné que les visiteurs devraient pouvoir choisir leur mode de transport<sup>74</sup> et avoir accès à tous les attraits de la montagne, incluant les cimetières<sup>75</sup> en provenance de l'est comme de l'ouest<sup>76</sup>.

Pour la majorité des participants, la montagne devrait être accessible à tous : personnes âgées, personnes à mobilité réduite<sup>77</sup>, familles avec de jeunes enfants, peu importe leur forme physique

---

<sup>74</sup> Merilee Weitzman, doc. 10.1, #238; Shannon Michael, doc. 10.1, #396; Jean-Guy Prévost, doc. 10.6, #13; Mary Allen, doc. 9.1.1.1.12, p. 1; Ethna Barry, doc. 10.2, #19; Claire Saint-Georges, doc. 8.42, p. 3; Donald Lovell, doc. 10.1, #341; Eva Friede, doc. 10.1, #101; Kathe Lieber, doc. 10.1, #69; Pierre Legault, doc. 10.5, #5

<sup>75</sup> Honora Shaughnessy, doc. 10.1, #220; Elle Sheila, doc. 10.1, #232; German Eutibia, doc. 9.1.3.14, p. 1; Chris Hyde, doc. 9.1.3.69, p. 1; Susan Maude, doc. 9.1.4.70, p. 1; Allen Rubin, doc. 9.1.5.61, p. 1; Simone Rocco, doc. 9.1.6.40, p. 1; Victor Zwetkow, doc. 9.1.6.134, p. 1; Mary Keating, doc. 9.1.3.90, p. 1; Guy Dumouchel, doc. 10.2, #80; Maria Crescenzi, doc. 10.1, #36; Michelle Brouillette, doc. 10.1, #68; Normand Deshaies, doc. 10.1, #200; Patricia Cassidy, doc. 9.1.2.6, p. 1; Carol Clarke Gendron, doc. 9.1.2.16, p. 1; Consuelo Errazuriz, doc. 9.1.2.84, p. 1; Mary Grosko, doc. 9.1.3.45, p. 1; Beth Haarsma, doc. 9.1.3.48, p. 1; Helen Kunst, doc. 9.1.3.111, p. 1; Jill Marvin, doc. 9.1.4.67, p. 1; Jocelyne Cantara Desjardins, doc. 10.3, #37; Alice Kuly, doc. 9.1.3.109, p. 1; Jacqueline Masella, doc. 9.1.4.78, p. 1; Rafik Negm, doc. 9.1.4.100, p. 1; Mira Hoffman, doc. 9.1.3.62, p. 1; Johanne Dagenais, doc. 9.1.2.39, p. 1; Jane Allan, doc. 9.1.1.11, p. 1; John Antoniou, doc. 9.1.1.20, p. 1; Audrée Wilhelmy, doc. 10.1, #66; Arlene Sternthal, doc. 9.1.6.61, p. 1; Graham Bagnall, doc. 9.1.1.29, p. 1; Constantino Marcovecchio, doc. 9.1.4.61, p. 1; Patricia McClintock, doc. 9.1.4.73, p. 1; Andrea Patch Smith, doc. 9.1.5.4, p. 1; Miriam Rolan, doc. 9.1.5.48, p. 1; Elizabeth Sinray, doc. 9.1.6.41, p. 1; Wendy Thomas, doc. 9.1.6.77, p. 1; Patrick Tite, doc. 9.1.6.80, p. 1; Yvonne Zelouf, doc. 9.1.6.128, p. 1; Jocelyne Cantara Desjardins, doc. 10.1, #91; Frieda Flisar, doc. 10.3, #12; Consuelo Errazuriz, doc. 10.3, #77; Lorne Granovsky, doc. 9.1.3.37, p. 1; Lynda Gales, doc. 10.1, #2; Kim Davidman, doc. 10.1, #12; Maire-Claire Skrutkowska, doc. 10.1, #19; Myriam Skrutkowski, doc. 10.1, #31; Beverley Hutchison, doc. 10.1, #84; Anda Kajaks, doc. 10.1, #98; Angela Rahaniotis, doc. 10.1, #116; Pat Danielson, doc. 10.1, #275; Julia Cole, doc. 10.1, #293; Anthony Kent, doc. 10.1, #319; George Peteraitis, doc. 10.1, #331; Alan Hutchison, doc. 10.1, #333; Rod de Courcy-Ireland, doc. 10.1, #356; Alex Cunningham, doc. 10.1, #386; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 2; Diane Bernier, doc. 8.46, p. 2; Lorraine Chiasson, doc. 10.1, #249; Robert Sutherland, doc. 10.1, #262; Richard Baylis, doc. 10.1, #279; Susan Anastasopoulos, doc. 10.1, #280; Lynn Butler-Kisber, doc. 10.1, #278; Hela Boro, doc. 9.1.1.82, p. 1; Lynda Gales, doc. 10.1, #2; Wendy Sissons, doc. 10.1, #9; Lynne Prendergast, doc. 10.1, #24; Pierre Fauteux, doc. 10.1, #36; Peter Laplante, doc. 10.1, #56; Geoff Wagner, doc. 10.1, #59; Philip Harrison, doc. 10.1, #63; Paola Ridolfi, doc. 10.1, #70; Valerie Peck, doc. 10.1, #73; Susan Schwartz, doc. 10.1, #100; Sheila Bonney, doc. 10.1, #186; Jo-Anne Harvey, doc. 10.1, #229; Chris Hyde, doc. 10.1, #284; Rosanne Moss, doc. 10.1, #287; Jay Zed, doc. 10.1, #306; Lori Perkins, doc. 10.1, #316; Margot Kyle, doc. 10.1, #339; Beverley Hutchison, doc. 10.1, #348; Susan Phaneuf, doc. 10.1, #363. Stephen Takacsy, doc. 10.1, #381; Beerd Frank Van de Werfhorst, doc. 10.1, #382; Stanley Wraight, doc. 10.1, #395; Caroline Holland, doc. 10.1, #299; Kathleen Weldon, doc. 10.1, #404; Noreen Rodrigues, doc. 10.1, #408; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 11; Cheryl Berger, doc. 7.8, L. 433-434; Pierre-Louis Houle, doc. 7.8, L. 2667; Michel Dagenais, doc. 10.2, #83; Catherine Pantoulis, doc. 10.2, #88; Joanne Laflamme, doc. 10.8, #9; Andrea Speck, doc. 10.1, #50; Robert Sweeney, doc. 9.1.6.67, p. 1; Beverley Hutchison, doc. 10.1, #84; Ruth Khazzam, doc. 10.1, #165; Sheila Gittelman, doc. 10.1, #329; Bruce Campbell, doc. 10.1, #357; Nancy Brown, doc. 10.1, #208; Ann Williams, doc. 10.1, #164; Janice K. Rosen, doc. 10.1, #374; Robert Sontag, doc. 10.1, #206; Lesley Watson, doc. 10.1, #173; Bob Vanier, doc. 10.1, #201; Stephanie Araujo, doc. 10.1, #301; Deborah Mercier, doc. 10.1, #328; Michael Williams, doc. 10.1, #375; Frances Katz, doc. 10.1, #170; Jane Fullerton, doc. 10.1, #282; Peter Tsuk, doc. 10.1, #267; Robert Sweeney, doc. 9.1.6.67, p. 1; Mrs. Taylor, doc. 9.22, p. 1; Pierre Fauteux, doc. 9.16, p. 1; Marcel Barthe, doc. 9.1, p. 1

<sup>76</sup> Sally McDougall, doc. 10.1, #270; Dionysia Zerbisias, doc. 10.1, #398

<sup>77</sup> Barbara Goode, doc. 10.6, #25; Karen Oulianine, doc. 9.1.5.2, p. 1; Angela Rahaniotis, doc. 10.1, #116; Lesley Beal, doc. 9.1.1.40, p. 1; Paul Ballard, doc. 9.1.1.31, p. 1; Leigh Shapiro, doc. 10.1, #8; Ethna Barry, doc. 10.5, #5; Jérémie Lavoie, doc. 9.1.4.19, p. 1; Mirta Romaniak, doc. 9.1.5.50, p. 1; Elizabeth Elbourne, doc. 10.6, #20; Steve Cormanopoulos, doc. 10.1, #3; Judith Marshall, doc. 9.1.4.65, p. 1; Edith Werk, doc. 9.1.6.107, p. 1; Susan Bloom, doc. 9.1.1.75, p. 1; Matthew Cape, doc. 9.1.2.1, p. 1; Barry Dolman, doc. 9.1.2.62, p. 1; Francine Henderson, doc. 9.1.3.56, p. 1; Fanny Jolicoeur, doc. 9.1.3.76, p. 1; Philip Lander, doc. 9.1.4.10, p. 1; Constance Rose, doc. 9.1.5.54, p. 1; Nancy Strohl, doc. 9.1.6.63, p. 1; Nadia Crescenzi, doc. 10.1, #82; John Athanasiou, doc. 10.6, #6; Madeleine Senosier, doc. 10.1, #17; Ghislaine Poitras, doc. 10.6, #18; Ghislaine Poitras, doc. 10.1, #128; David Black, doc. 9.1.1.71, p. 1; Elizabeth Robinson, doc. 10.6, #34; Maureen Adelman, doc. 10.1, #46; Peter Hondros, doc. 10.4, #9; Edward Rudick, doc. 10.1, #80; Maura McKeon, doc. 10.1, #90; Donna Duseign, doc. 10.1, #113; Anne McNicholl, doc. 10.1, #175; Andy Bulman-

et avec l'équipement nécessaire à leurs activités (skis, BBQ, patins, poussettes, etc.)<sup>78</sup>. Certains soulignent que, pour eux, traverser la montagne en voiture est la seule manière de profiter de la vue et des paysages. Pour d'autres, se rendre sur la montagne en transports collectifs et actifs ne sont pas des options pour différentes raisons. Plusieurs participants ont eu l'impression que le projet pilote privilégiait un type d'utilisateur (cyclistes sportifs) de la route au détriment des autres<sup>79</sup>.

La Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal, propriétaire du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, le Syndicat des travailleuses et des travailleurs du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, ainsi que la Compagnie du cimetière Mont-Royal demandent que l'accès aux deux cimetières soit possible autant par l'est que par l'ouest. Ils insistent sur l'importance de ces accès pour les familles et les travailleurs des cimetières en expliquant que ceux-ci ne transitent pas par la

---

Fleming, doc. 10.1, #189; Philip Szporer, doc. 10.1, #198; Doreen Graham, doc. 10.1, #202; Heike Faerber, doc. 10.1, #207; Robert Cornforth, doc. 10.1, #211; Gerri Pantel, doc. 10.1, #213; Giovanni Paoletti, doc. 10.1, #236; M. Marlow, doc. 10.1, #242; Sara Rosner, doc. 10.1, #245; Pamela Cowen, doc. 10.1, #281; Claire Saint-Georges, doc. 8.42, p. 1; Judith MacDonald, doc. 9.1.4.50, p. 1; Jennifer Yeo, doc. 10.1, #26; Wanda Bedard, doc. 9.1.1.46, p. 2; Cecile Krasker, doc. 9.1.3.106, p. 1; Dominique Landat, doc. 9.1.4.9, p. 1; Ysabel Rupp, doc. 9.1.5.65, p. 1; Benoît Saint-Jacques, doc. 9.1.6.4, p. 3; Jack Toyota, doc. 9.1.6.84, p. 1; Sophie Girouard-Nobl, doc. 8.7, p. 1; Wanda Potrykus, doc. 8.30.1, p. 15; Cynthia Schwartz, doc. 7.4, L. 641-644, Fanie Grzerda, doc. 10.1, #16; Damaris Rose, doc. 19.1, #148; Francine Henderson, doc. 10.1, #115; Janice Hamilton, doc. 10.1, #226; Chris Todoruk, doc. 10.1, #264; Dionysia Zerbisias, doc. 10.1, #398; Peter Kessarar, doc. 10.1, #235; Judith Symansky, doc. 10.1, #313; Donna Cohen, doc. 10.1, #410; Leona Heilig, doc. 10.1, #265; Robert Zatorre, doc. 10.1, #403; Lenora Davis Mendelman, doc. 9.1.2.45, p. 1; Lucette Lupien, doc. 10.2, #16; Frances de Verteuil, doc. 8.35, p. 2; Melanie Bernstein, doc. 10.1, #1; Veronica McDermott, doc. 9.1.4.75, p. 1; Eric Pawsey, doc. 9.1.5.5, p. 1; Diane Pontikes, doc. 9.1.5.22, p. 1; Maria Castellanos, doc. 9.1.2.7, p. 1; Barbara London, doc. 9.1.4.41, p. 1; Steven Shadowitz, doc. 9.1.6.19, p. 1; Elizabeth Sinray, doc. 9.1.6.41, p. 1; Donald Shapiro, doc. 10.6, #4; Christiane Cyr Stafford, doc. 10.1, #52; Rivka Guttman, doc. 9.1.3.47, p. 1; Sami Antaki, doc. 10.6, #11; Lucette Lupien, doc. 10.1, #43; Elizabeth Elbourne, doc. 9.1.2.79, p. 1; Monica Searles, doc. 10.1, #4; Kim Davidman, doc. 10.1, #12; John Wolworth, doc. 10.1, #27; Christopher Ince, doc. 10.1, #114; Kenneth Wolfe, doc. 10.1, #126; Charles von Nostitz, doc. 10.1, #237; Andrew Osborne, doc. 10.1, #258; Patricia Hamilton, doc. 10.1, #286; Adriana Balaban, doc. 10.1, #313; Jean Lenzi-Speirs, doc. 10.1, #318; Elayne Libman, doc. 10.1, #338; Stanley Wraight, doc. 10.1, #395; Chun Zhang, doc. 10.1, #138; John Raelson, doc. 9.1.5.30, p. 1; Gilliam Golding, doc. 9.1.3.30, p. 1; Cary Kitner, doc. 9.1.3.98, p. 1; Alice Kulyun, doc. 9.1.3.109, p. 1; Dorothy Henaut, doc. 10.2, #15; Jo Ann Goldwater, doc. 10.1, #36; Debby Mayman, doc. 10.1, #40; Joan Sutherland, doc. 10.1, #53; Kathe Lieber, doc. 10.1, #69; Caroline Woo, doc. 10.1, #156; Lloyd Sheiner, doc. 10.1, #118; Evy Ludvig, doc. 10.1, #148; Joyce Cornforth, doc. 10.1, #241; Tanya Izzo, doc. 10.1, #257; Lori Perkins, doc. 10.1, #316; Lynda Gales, doc. 10.1, #2; Christian Malcom, doc. 10.1, #231; Beverly Bressler, doc. 9.1.1.91, p. 1; Julie Nadeau-Lavigne, doc. 9.20, p. 1; Violanda Pietrarroia, doc. 9.14, p. 1

<sup>78</sup> John Wolforth, doc. 9.1.6.116, p. 1; Pierre Fauteux, doc. 9.1.2.90, p. 1; Sarah Lowden, doc. 10.1, #161; Susan Schwartz, doc. 10.1, #100; Adam Hart, doc. 10.6, #9; Rhonda Shaffer, doc. 9.1.6.20; p. 1; Anne Gonzalez, doc. 9.1.3.33, p. 1; Florence Shear, doc. 9.1.6.25, p. 1; Rhona Spanier, doc. 9.1.6.49, p. 1; Marilyn Aitken, doc. 10.1, #131; Giuliano Cininni, doc. 9.1.2.15, p. 1; Carole TenBrink, doc. 9.1.6.76, p. 1; Adela Mihali, doc. 9.1.4.81, p. 1; Maayan Lustigman, doc. 10.1, #191; Edwin Yee, doc. 10.1, #292; Sophie Dahan, doc. 10.1, #376; Daniel Boothby, doc. 7.7, L. 1901-1903; Dominique Roberge, doc. 10.6, #19; Michelle Habra, doc. 10.1, #31; Jacques Moulins, doc. 10.1, #42; Diane Munz, doc. 10.1, #388; Deborah Mercier, doc. 10.1, #328; Sara Rosner, doc. 10.1, #245; Nathalie Brigitte Bustos, doc. 9.8, p. 1; Corinne Beaudoin, doc. 9.30, p. 1

<sup>79</sup> Toby Morantz, doc. 9.1.4.88, p. 1; Oegema Gerbern, doc. 10.1, #177; Ralph Lipper, doc. 10.1, #253; Jill Flegg, doc. 10.1, #20; Lesley Watson, doc. 10.1, #173; Michele Desjardins, doc. 10.1, #174; Sandra Parekh, doc. 10.1, #187; Sara Rosner, doc. 10.1, #245; Antoinette Taddeo, doc. 10.1, #250; Jane Fullerton, doc. 10.1, #282; John Lukca, doc. 10.1, #294; Jean Lenzi-Speirs, doc. 10.1, #318; Anthony Kent, doc. 10.1, #319; Paul Sowney, doc. 10.1, #327; Judith Ritchie, doc. 10.1, #352; David Brackett, doc. 10.1, #360; Susan Phaneuf, doc. 10.1, #363; Stephen Takacsy, doc. 10.1, #381; Beerd Frank Ven De Werfhorst, doc. 10.1, #382; Monica Shapiro, doc. 10.1, #385; Caroline Holland, doc. 10.1, #399; Dax Dasilva, doc. 10.1, #406; John Davis, doc. 10.1, #285; Jennifer Cogan, doc. 10.1, #349; Ann de Pominville, doc. 10.1, #353; C. Le Maistre, doc. 10.1, #351; Marian Zaremba, doc. 10.1, #323; Marvin Libman, doc. 10.1, #343; Danielle Penney, doc. 10.1, #358; Pat Danielson, doc. 10.1, #275; Barbra Gold, doc. 10.1, #373; Susan Charlap, doc. 10.1, #407; Maura McKeon, doc. 8.40, p. 1

montagne puisqu'ils se rendent aux cimetières et que le trajet offre une déconnexion physique et psychologique, un moment qui permet la prise de conscience et le recueillement pour les familles endeuillées. Ils rappellent également que la présence des cimetières et de leur accès du côté du parc font partie de l'histoire du développement et de l'aménagement du parc du Mont-Royal<sup>80</sup>.

Un participant résume bien la pensée de plusieurs en regard de l'accessibilité de la montagne en rappelant que la mise en valeur du parc du Mont-Royal est aujourd'hui tout aussi pertinente qu'il y a 60 ans, mais conteste la manière d'y arriver en demandant : « *Comment est-il possible de favoriser l'accessibilité au parc en limitant son accès?*<sup>81</sup> » Dans le même sens, un groupe de résidents d'Outremont mentionne qu'il faut faciliter l'accès à la montagne et non le restreindre. Ce même groupe souligne que toutes les destinations de la montagne doivent être accessibles de toutes parts. En ce sens, Les amis de la montagne demandent que les usagers du secteur du sommet, quel que soit leur mode de transport, soient libres de circuler entre les pôles de la maison Smith et du lac aux Castors et de repartir dans la direction désirée, peu importe leur provenance<sup>82</sup>.

L'application du concept d'accessibilité universelle sur la montagne de manière générale et dans la planification des futurs aménagements a été réclamée par un groupe représentant les usagers du transport adapté, des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées ainsi que par plusieurs participants. Le regroupement d'organismes recommande notamment que l'accessibilité universelle soit incluse de manière transversale, à toutes les étapes et échelles du projet de réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance afin de corriger des situations existantes et de ne pas en créer de nouvelles. Il réclame, entre autres, de porter attention aux débarcadères de transport adapté, aux coins de rue et leurs bateaux pavés, aux traverses piétonnes, à la signalisation, à l'angle des pentes, à l'emplacement et au type de mobilier urbain. Il demande également que le Bureau du Mont-Royal travaille de concert avec la STM afin d'améliorer l'offre de transport collectif accessible à tous sur le site et de s'assurer aussi que les arrêts d'autobus ainsi que les parcours depuis et vers les arrêts respectent les critères d'accessibilité universelle<sup>83</sup>.

### **Le stationnement**

Pour beaucoup de participants, la gestion des stationnements pendant le projet pilote a été une source d'irritants. Selon eux, les stationnements au lac aux Castors sont trop petits et étaient

---

<sup>80</sup> Syndicat des travailleuses et des travailleurs du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, doc. 8.9, p. 1; Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal, doc. 8.13, p. 2 et p. 12; La compagnie du cimetière Mont-Royal, doc. 9.2.7, p. 1-3 et p. 5-6

<sup>81</sup> Gilles Labelle, doc. 8.3, p. 6

<sup>82</sup> Collectif de voisins d'Outremont, doc. 8.15, p. 3; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 8

<sup>83</sup> Myriam Skrutkowski, doc. 10.1, #31; Malcolm Campbell, doc. 10.1, #283; Regroupement des usagers du transport adapté et accessible (RUTA) – Société Logique – Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, doc. 8.36, p. 16-29

toujours pleins. Certaines personnes disent aussi avoir été obligées de faire le tour de la montagne pour accéder aux stationnements de la maison Smith en raison de la section de route fermée. Les stationnements devraient être accessibles autant de l'est que de l'ouest<sup>84</sup>.

Cette situation pourrait être corroborée par les réponses au questionnaire sur les impressions du projet pilote. Dans 44,5 % des cas, les répondants ont indiqué être « *pas du tout d'accord* » avec l'affirmation « *Les stationnements sont facilement accessibles pendant le projet pilote*<sup>85</sup> ».

Plusieurs personnes ont souligné que les stationnements de la montagne ne sont utilisés à pleine capacité que très peu de jours par année, soit les fins de semaine de l'été. Pour cette raison, elles ont proposé de réduire la taille des stationnements situés directement sur la montagne et de profiter de la présence de stationnements déjà existants sur le pourtour de la montagne (Université de Montréal, ancien Hôpital Royal Victoria, Hôpital général, Oratoire Saint-Joseph) afin de les inclure dans un circuit reliant les différents stationnements et les attraits de la montagne. Ce circuit serait desservi par une navette électrique, gratuite, conçue pour accueillir les personnes à mobilité réduite et pour transporter l'équipement des usagers (skis, vélos, raquettes, poussettes, etc.)<sup>86</sup>. Quelques participants sont toutefois contre cette idée, car ils considèrent que ce n'est pas optimal pour les familles avec des enfants, les personnes âgées et toute personne transportant de l'équipement comme des skis ou un pique-nique<sup>87</sup>. Quelques participants ont également proposé d'agrandir les stationnements pour pallier le manque de places<sup>88</sup>.

Plusieurs participants ont aussi demandé que les aménagements des stationnements soient dignes d'un parc comme le Mont-Royal. À cet effet, ils demandent de verdir les stationnements

---

<sup>84</sup> Pat McCormack, doc. 10.1, #398; Monica Shapiro, doc. 10.1, #252; Robert Zatorre, doc. 10.1, #403; Ann de Pominville, doc. 10.1, #353; Lindy Joffe, doc. 10.1, #11; Nancy Flegg, doc. 10.1, #14; Allan Flegg, doc. 10.1, #15; Allan Schouela, doc. 10.1, #17; Kato Lone, doc. 10.1, #57; Karen Aronoff, doc. 10.1, #87; Jeff Silver, doc. 10.1, #132; Jean-Guy Prévost, doc. 10.5, #10; Kenneth Elliot, doc. 10.1, #302; Christine Bagnall, doc. 9.1.1.28; p. 1; Diane Carruthers, doc. 9.1.2.2, p. 1; Judith Marshall, doc. 9.1.4.65, p. 1; Esther Seltzer, doc. 9.1.6.17, p. 1; Batsheva Schneur, doc. 9.1.6.29, p. 1; John Wolforth, doc. 9.1.6.116, p. 1; Hélène Prévost, doc. 8.17, p. 4; Frances de Verteuil, doc. 8.35, p. 1; Benjamin Herman, doc. 10.5, #17; Alison Shaw, doc. 10.1, #219; Lori Baird, doc. 10.1, #161; Pierre Fauteux, doc. 9.16, p. 1

<sup>85</sup> Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 19

<sup>86</sup> Ensemble Montréal, doc. 8.20, p. 29; Daniel Chartier, doc. 8.28.1, p. 10; Jonathan Lachapelle, doc. 10.6, #1; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 8; Connie Cusanelli, doc. 10.1, #107; Alison Shaw, doc. 10.1, #219; Peter Tusk, doc. 10.1, #267; Leona Heilig, doc. 10.1, #265; Deborah Mercier, doc. 10.1, #328; Miriam Rose, doc. 10.1, #337; C. LeMaistre, doc. 10.1, #351; Noreen Rodrigues, doc. 10.1, #408; Norma Newman, doc. 10.1, #214; Chris Todoruk, doc. 10.1, #264; Melissa Malkin, doc. 10.1, #35; Jonathan Lachapelle, doc. 10.5, #1; Yves Nadeau, doc. 10.5, #6; Remi Alarent, doc. 10.5, #15; Aline Manson, doc. 10.5, #16; Patricia Reid, doc. 10.1, #141; Peter Tusk, doc. 10.1, #267; Nicolas Vincent, doc. 10.1, #299; Douglas Bock, doc. 9.1.1.76, p. 2; Équiterre et Société pour la Nature et les Parcs du Canada - section Québec, doc. 8.14, p. 13; Héritage Montréal, doc. 7.5, L. 872-981; Mary Leslie, doc. 10.5, #13

<sup>87</sup> Jay Zed, doc. 10.1, #306; Line Bonneau, doc. 10.5, #12

<sup>88</sup> Dionysia Zerbisias, doc. 10.1, #398; Dina Lalicata, doc. 10.1, #289

afin de réduire les îlots de chaleur et mieux gérer les eaux de pluie, de les dissimuler et de faciliter les accès aux sentiers de manière sécuritaire<sup>89</sup>.

Il a aussi été proposé d'aménager des stationnements souterrains<sup>90</sup>, d'augmenter les frais de stationnement ou de les moduler selon les périodes d'achalandage<sup>91</sup> et de diminuer les tarifs<sup>92</sup>.

### ***Le transport collectif***

Pour plusieurs participants en faveur de l'arrêt de la circulation de transit, l'amélioration du transport collectif devrait être une condition préalable à l'interdiction du transit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance afin d'offrir une alternative réaliste<sup>93</sup>.

En ce sens, une participante explique que « *Pour interdire la circulation de transit aux véhicules particuliers de façon acceptable, il faudrait que le transport en commun soit très nettement amélioré, c'est-à-dire que des autobus ou des minibus circulent aux 10 min maximums, et ce, dans chaque sens*<sup>94</sup>. » Pour Les amis de la montagne, « *Le mont Royal devra faire l'objet d'une desserte en transport collectif qui répond adéquatement et en toute saison aux besoins de tous les usagers de la montagne – familles, personnes à mobilité réduite, pique-niqueurs et amateurs de loisirs sportifs avec leurs équipements, etc. La desserte en transport collectif sur le mont Royal devrait contribuer au virage vers la mobilité durable souhaitée par la Ville*<sup>95</sup>. »

De manière générale, les participants demandent une meilleure desserte de la montagne en transport collectif (fréquence, ponctualité) et une meilleure connectivité avec l'ensemble du réseau. Pour certains, il serait intéressant qu'il y ait plus de service durant les fins de semaine aux heures de grande affluence. Pour d'autres, il serait avantageux d'augmenter le nombre de lignes d'autobus qui passent par la montagne<sup>96</sup>. Il a aussi été soulevé que les arrêts d'autobus devraient

---

<sup>89</sup> Vélo Québec, doc. 8.18, p. 8; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 14; Paul Lapointe, doc. 8.38, p. 6; Richard Lafontaine, doc. 8.39, p. 2

<sup>90</sup> Howard Salomon, doc. 10.1, #48

<sup>91</sup> E. Saffman, doc. 10.1, #252; Équiterre et Société pour la nature et les Parcs du Canada- section Québec, doc. 8.14, p. 13; Jean Pealy, doc. 10.5, #8

<sup>92</sup> Madeleine Senosiet, doc. 10.5, #11

<sup>93</sup> Danielle Penney, doc. 10.1, #358; Sheldon Goldberg, doc. 10.1, #309; Mark-Andrew Stefan, doc. 9.1.6.53, p. 1; Frances Kay, doc. 10.1, #21; Harvey Charlap, doc. 9.1.2.10, p. 1; Ted Nadel, doc. 9.1.4.98, p. 1; Arlene Sterntal, doc. 9.1.6.61, p. 1; Sylvain Patenaude, doc. 10.1, #89; Line Bonneau, doc. 10.1, #149

<sup>94</sup> Agnès Renoux, doc. 10.1, #180

<sup>95</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 8

<sup>96</sup> Connie Cusanelli, doc. 10.1, #107; Dina Licata, doc. 10.1, #289; Paolo Volpi, doc. 10.4, #5; Christine Benthley, doc. 10.1, #37; E. Saffman, doc. 10.1, #252; Nathalie Brigitte Bustos, doc. 9.1.1.99, p. 2; Lysanne Langevin, doc. 9.1.4.11, p. 1; Myriam Skrutkowski, doc. 10.1, #31; Antoine Malo, doc. 9.37, p. 2; Équiterre et Société pour la nature et les Parcs du Canada- section Québec, doc. 8.14, p. 13; Line Bonneau, doc. 10.7, #13; Colette Pierrot, doc. 10.4, #3; Madeleine Senosier, doc. 10.4, #12; K. Martin, doc. 10.4, #15; Rémi Laurent, doc. 10.4, #18; Eric LeMoyné, doc. 10.4, #15; Aline Manson, doc. 10.4, #19; Lise Dumont, doc. 10.6, #16; Kristina Lulham, doc. 10.1, #10; Nicola Zoghbi, doc. 7.8, L. 1402-1417; Susan Gray, doc. 9.1.3.39, p. 1; Lis Klauz, doc. 9.1.3.99, p. 1; Vincent Léger, doc. 9.1.4.26, p. 1; Borwnen Low, doc. 9.1.4.45, p. 1; Josh Newpol, doc. 9.1.4.102, p. 2; Benjamin

être en retrait de la chaussée principale afin de ne pas bloquer la circulation pendant l'embarquement et le débarquement des passagers<sup>97</sup>. Afin d'augmenter l'utilisation du transport collectif pour se rendre à la montagne, des participants recommandent de faire des campagnes publicitaires dans le réseau de transport collectif afin de faire la promotion des lignes d'autobus se rendant au mont Royal<sup>98</sup>.

Les résidents de l'avenue Ridgewood réclament que les deux lignes existantes (11 et 711) soient en fonction à longueur d'année et avec une meilleure fréquence<sup>99</sup>.

Une participante indique que, pour elle, le seul aspect positif du projet pilote aura été la plus grande fréquence d'autobus en direction de la montagne à partir du métro Snowdon<sup>100</sup>.

Plusieurs variantes d'autobus / navettes dédiées à la découverte de la montagne ont été proposées. Il a notamment été question d'autobus électriques, gratuits ou peu chers, climatisés, en provenance du centre-ville; d'autobus touristique de type navette (*hop on / hop off*); d'autobus spéciaux destinés à la montagne à l'exemple de la ligne 747 pour l'aéroport, conçu pour transporter l'équipement sportif et récréatif des usagers (skis, vélos, pique-nique, etc.) ou encore des minibus<sup>101</sup>. Un funiculaire a également été suggéré pour relier la rue Peel et le chalet de la montagne<sup>102</sup>.

La majorité des répondants au questionnaire ont trouvé le transport en commun plutôt efficace (53,19 %). Par contre, 54,70 % des répondants déclarent ne pas avoir noté d'amélioration particulière du transport collectif pendant le projet pilote.

### 2.3 La vision de l'axe Camillien-Houde / Remembrance

Le deuxième volet du mandat confié à l'OCPM porte sur le développement d'une vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Il a suscité moins de participation ou d'opinions.

---

Zifkin, doc. 9.1.6.130; CIUSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 9.2.4, p. 4; Collectif de voisins d'Outremont, doc. 8.15, p. 6; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 3; Ensemble Montréal, doc. 8.20, p. 29; Hélène Prévost, doc. 8.17, p. 6; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 8-9; Claire Durand, doc. 8.26, p. 6; Direction régionale de la santé publique, doc. 8.31, p. 5; Vivre en ville, doc. 8.33, p. 5; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 6; Kenneth Sus, doc. 10.1, #32; Micheline Mongeon, doc. 10.1, #109

<sup>97</sup> Jay Zed, doc. 10.1, #306; Phil Mackenzie, doc. 9.1.4.52, p. 1; Paul Lapointe, doc. 8.38, p. 6

<sup>98</sup> Stephen Takacsy, doc. 10.1, #394; Rosalind Halvorsen, doc. 10.1, #76

<sup>99</sup> Marnie MacDonald, doc. 10.4, #2; Marie-Anne Desjardins, doc. 10.4, #7; Aline Manson, doc. 10.4, #19; Lise Dumont, doc. 9.1.2.73, p. 1

<sup>100</sup> Christine Jacobs, doc. 10.1, #508

<sup>101</sup> Frances Kay, doc. 10.1, #21; Martin Savard, doc. 10.4, #13; Marguerite Ouimet, doc. 10.4, #4; Lori Baird, doc. 10.4, #16; Rémi Laurent, doc. 10.4, #18; Lise Dumont, doc. 10.4, #11; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 6-7; Morris Eichler, doc. 10.1, #288; Douglas Bock, doc. 9.1.1.76, p. 2; Constantino Marcovecchio, doc. 9.1.4.61, p. 1; Nicolas Gendron, doc. 8.4, p. 3; Louis Lamarre, doc. 10.1, #99; Micheline Emond, doc. 10.1, #190

<sup>102</sup> Paul Neely, doc. 10.1, #188, Victor Balsis, doc. 8.19.1, p. 14; Chun Zang, doc. 10.1, #138

Cette section regroupe les commentaires et les propositions qui vont au-delà de l'évaluation du projet pilote en lui-même.

### ***La vision globale de l'accessibilité à la montagne***

Pour beaucoup de groupes et de participants, la montagne est un joyau, un bijou, un site emblématique, un site d'exception, un trésor, etc.<sup>103</sup>. Dans cet esprit, pour plusieurs organismes, l'enjeu entourant l'accès au parc du Mont-Royal va au-delà de l'ouverture ou non de la montagne à la circulation de transit<sup>104</sup>. En ce sens, Les amis de la montagne notent qu'une « [...] *vision globale d'accessibilité et de mobilité sécuritaire sur l'ensemble de la montagne doit être élaborée. Cette vision devra guider toute intervention sur le territoire du mont Royal, y compris le réaménagement du chemin de plaisance. Elle devrait aussi jeter les bases d'une réforme fondamentale de la qualité de vie sur la montagne par la mise en place d'un réseau de mobilité et de transport durables sur le territoire du mont Royal*<sup>105</sup>. »

L'accessibilité à la montagne ne se résume donc pas uniquement à l'axe Camillien-Houde / Remembrance selon certains. Pour cette raison, plusieurs mettent en évidence, l'importance de faciliter l'accès à la montagne par les autres entrées et de lier les différentes sections de la montagne au moyen d'aménagements conviviaux et sécuritaires, d'un lien avec le bois Summit et d'une passerelle complétant le chemin de ceinture<sup>106</sup>. Il a aussi été fait mention à plusieurs reprises que la signalisation sur et autour de la montagne devrait être améliorée afin de marquer les différentes entrées, de mieux diriger les usagers de la montagne, qu'ils soient touristes ou non, vers les sentiers appropriés à leur habilité et activités<sup>107</sup>.

Quelques participants recommandent d'intégrer à la vision d'avenir une réflexion globale sur la place de l'automobile dans le parc et d'identifier des moyens afin de réduire le nombre de véhicules sur la montagne de manière plus générale. Essentiellement, donner plus de place à la verdure et moins à la voiture dans les aménagements futurs<sup>108</sup>.

---

<sup>103</sup> SDC Laurier, doc. 9.2.5, p. 3; Sophie Girouard-Nobl, doc. 8.7, p. 1; Fédération écomusée de l'au-delà, doc. 8.2, p. 2; Nicolas Gendron, doc. 8.4, p. 4; Joann Egar, doc. 9.1.2.75, p. 1; Collectif de voisins d'Outremont, doc. 8.15, p. 2; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 2; Victor Balsis, doc. 8.19, p. 2; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 5-6; Vivre en ville, doc. 8.33, p. 4; Paul Lapointe, doc. 8.38, p. 2; Noah Stevens, doc. 8.53, p. 3; Anastasia Kostopoulos, doc. 8.1, p. 2; James Hillman, doc. 7.9, L. 2938-2939; Louis Bertrand, doc. 8.12, p. 1; Jane Foyle, doc. 10.7, #15

<sup>104</sup> Vivre en ville, doc. 8.33, p. 5; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 9.2.6, p. 4

<sup>105</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 7

<sup>106</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 15-16; Daniel Chartier, doc. 8.28.1, p. 8

<sup>107</sup> Russel Chapman, doc. 10.1, #458; Gilles Labelle, doc. 8.3, p. 6; Lynn Gallaro, doc. 9.1.3.3, p. 1; Ensemble Montréal, doc. 8.20, p. 29; Survol de la synthèse des impressions recueillies, doc. 6.10, p. 11; Christine Jacobs, doc. 10.1, #508; Jonathan Lachapelle, doc. 10.8, #1; Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ), doc. 9.2.6, p. 9-10; Ken Frankel, doc. 10.1, #414; Edith Skewes-Cox, doc. 10.1, #445; Jeannie Cook, doc. 10.1, #461; Fernando Amaral, doc. 10.1, #507; Christine Jacobs, doc. 10.1, #508; Patrick Vespa, doc. 10.1, #549; Erika Sullivan, doc. 10.1, #557; Elizabeth Thorp, doc. 10.1, #621

<sup>108</sup> Nicolas Gendron, doc. 8.4, p. 5; Vivre en ville, doc. 8.33, p. 9

### **Le chemin de parc**

La majorité des participants qui ont répondu à la question « *Qu'est-ce qu'un chemin de parc pour vous?* » a fait une différence entre l'axe Camillien-Houde / Remembrance, le chemin Olmsted et les sentiers.

Certains participants considèrent que l'axe Camillien-Houde / Remembrance ne se qualifie pas de chemin de parc. Pour eux, « *chemin de parc* » désigne plutôt les allées qui permettent aux piétons et aux cyclistes de circuler librement, mais ne donnant pas accès aux voitures comme le chemin Olmsted et les petits sentiers<sup>109</sup>.

Certains aménagements ont été proposés pour le chemin Olmsted et les sentiers. Il a notamment été suggéré d'aménager une piste cyclable sur le chemin Olmsted afin de séparer les cyclistes des piétons et de compléter le chemin de ceinture en construisant une passerelle piétonne permettant de passer d'un côté à l'autre de la voie Camillien-Houde<sup>110</sup>.

Les interprétations du concept de chemin de parc s'appliquant à l'axe Camillien-Houde / Remembrance sont également multiples. Pour plusieurs, le chemin de parc sert à se rendre au parc tout simplement<sup>111</sup>. Certains le décrivent en lien avec les usagers ou les usages, ou encore en fonction des aménagements nécessaires à la sécurité de chacun des usagers<sup>112</sup>. Dans certains cas, les participants expliquent que le chemin existe pour tous ceux qui le désirent, peu importe le mode de transport et la destination<sup>113</sup>. Dans d'autres cas, les participants soulignent que le chemin devrait servir uniquement à ceux qui se rendent au parc et que le transit ne devrait pas être autorisé, car le Mont-Royal est l'un des plus beaux parcs de Montréal<sup>114</sup>. Pour d'autres, seuls les véhicules non motorisés devraient y avoir accès pour un usage récréatif uniquement, à l'exception des véhicules d'urgence<sup>115</sup>.

Pour bon nombre, l'axe Camillien-Houde / Remembrance est beaucoup plus qu'une route de transit, c'est une route agréable qui permet de jouir des vues sur la ville et de réduire le stress urbain, peu importe le mode de transport. Plusieurs participants ont mentionné prendre plaisir

---

<sup>109</sup> Marnie Macdonald, doc. 10.2, #7; Maria Crescenzi, doc. 10.2, #10; Colette Pierrot, doc. 10.2, #13; Cheryl Berger, doc. 10.2, #20; Paolo Volpi, doc. 10.2, #25; Marc Harvey, doc. 10.2, #33; Lise Dumont, doc. 10.2, #42; Remi Laurent, doc. 10.2, #61; Joelle Raymond, doc. 10.2, #75; Alexandre Lussier, doc. 10.2, #76

<sup>110</sup> Colin Pearson, doc. 10.2, #6; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 6

<sup>111</sup> Jonathan Lachapelle, doc. 10.2, #1; Jonathan Lachapelle, doc. 10.2, #89; Nathalie Marchildon, doc. 10.2, #78

<sup>112</sup> Sami Antaki, doc. 10.2, #28; Martin Savard, doc. 10.2, #52

<sup>113</sup> Colin Pearson, doc. 10.2, #6; Marie-Anne Desjardins, doc. 10.2, #31; John Shortall, doc. 10.2, #38; Diann Whittaker, doc. 10.2, #14; Susyn Borer, doc. 10.2, #17; Patrick Souami, doc. 10.2, #26; Andrew Wisniewski, doc. 10.2, #30; Pierre Legault, doc. 10.2, #32; Marta Gomez, doc. 10.2, #35; Louise Bourdon, doc. 10.2, #36; Eric LeMoyné, doc. 10.2, #60; Michel Frenkel, doc. 10.2, #73; Connie Cusanelli, doc. 10.1, #107; Dorothy Henaut, doc. 10.2, #15

<sup>114</sup> Jonathan Lachapelle, doc. 10.1, #209

<sup>115</sup> Gérald Plamondon, doc. 10.2, #50; Yves Nadeau, doc. 10.2, #27; Audrey Wilhelmy, doc. 10.2, #29; Ambroise Theriault, doc. 10.2, #48; Agnès Renoux, doc. 10.2, #77; Liz Klaus, doc. 9.1.3.99, p. 1



à amener des touristes découvrir la Ville en passant par cette route<sup>116</sup>. Une participante met en évidence qu'elle n'emprunte pas ce chemin comme raccourci, mais bien pour en profiter : « *I don't mind driving slowly as I enjoy the views and feel it is a privilege to have this beautiful park in the centre of our city*<sup>117</sup>. »

Bon nombre considèrent que le chemin ne traverse pas le parc, mais le longe sur la plus grande partie du trajet, contrairement à l'interprétation de la Ville qui spécifie que la voie Camillien-Houde se situe entièrement à l'intérieur des limites du parc<sup>118</sup>.

Pour plusieurs, l'axe Camillien-Houde / Remembrance devrait présenter moins un aspect de voie rapide et plus un aspect de route panoramique, de plaisance ou encore de promenade conviviale et sécuritaire pour tous avec limite de vitesse très basse, restriction sur les types de véhicules autorisés, sens unique, etc.<sup>119</sup>. Pour plusieurs participants, emprunter l'axe Camillien-Houde / Remembrance constitue une expérience. En ce sens, plusieurs empruntent ce chemin, car c'est agréable et beaucoup moins stressant, mais pas nécessairement parce que c'est un

---

<sup>116</sup> Line Bonneau, doc. 10.2, #54; Louise Biron, doc. 9.1.1.68, p. 1; Lise St-Denis, doc. 9.1.6.3, p. 1; Lindy Joffe, doc. 10.1, #11; Kim Davidman, doc. 10.1, #12; Frances Kay, doc. 10.1, #21; Alison Burns, doc. 10.1, #16; Jennifer Yeo, doc. 10.1, #26; Debby Mayman, doc. 10.1, #40; Neil and Marilyn Caplan, doc. 10.1, #52; Claire Cecchini, doc. 10.1, #65; Donna Lacharite, doc. 10.1, #72; Valerie Peck, doc. 10.1, #73; Rosalind Halvorsen, doc. 10.1, #76; Lynda Schneider Granastein, doc. 10.1, #76; Edward Rudick, doc. 10.1, #80; Karen Aoronoff, doc. 10.1, #87; Eva Friede, doc. 10.1, #101; Janet Werner, doc. 10.1, #105; Doris Steg, doc. 10.1, #110; Donna Duseigne, doc. 10.1, #113; Lloyd Sheiner, doc. 10.1, #118; Michael Toulch, doc. 10.1, #150; Duane Borisov, doc. 10.1, #171; Marsha Lustigman, doc. 10.1, #172; Sandra Parekh, doc. 10.1, #187; Florence Situ, doc. 10.1, #203; Linda Tennant, doc. 10.1, #204; Gerri Pantel, doc. 10.1, #213; Ezra Soiferman, doc. 10.1, #215; Frederick Gasoi, doc. 10.1, #216; Janice Hamilton, doc. 10.1, #226; Jo-Anne Harvey, doc. 10.1, #229; Merilee Weitzman, doc. 10.1, #238; Sara Rosner, doc. 10.1, #245; Richard Gauthier, doc. 10.1, #248; Andrew Osborne, doc. 10.1, #258; David McEntyre, doc. 10.1, #260; Leona Heillig, doc. 10.1, #265; Peter Martin, doc. 10.1, #271; Richard Baylis, doc. 10.1, #279; Susan Anastasopoulos, doc. 10.1, #280; Pamela Cowan, doc. 10.1, #281; Malcom Campbell, doc. 10.1, #283; Patricia Hamilton, doc. 10.1, #286; Rosanne Moss, doc. 10.1, #287; Jean Davis, doc. 10.1, #290; Ljiljana Kostic, doc. 10.1, #303; Jean Lenzi-Speris, doc. 10.1, #318; Anthony Kent, doc. 10.1, #319; Din Rap, doc. 10.1, #320; Arie Alter, doc. 10.1, #332; Margot Kyle, doc. 10.1, #339; Ken MacKinnon, doc. 10.1, #342; Estelle Coleman, doc. 10.1, #345; Beverley Hutchison, doc. 10.1, #348; Judith Ritchie, doc. 10.1, #352; Ann de Pominville, doc. 10.1, #353; Bruce Campbell, doc. 10.1, #357; Ivan Dow, doc. 10.1, #368; Janice K. Rosen, doc. 10.1, #374; Deborah Edwards, doc. 10.1, #378; Beerd Frank Van de Werfhorst, doc. 10.1, #382; Alex Cunningham, doc. 10.1, #386; Diane Munz, doc. 10.1, #388; Adam Clarke, doc. 10.1, #391; Stephen Takacsy, doc. 10.1, #394; Philip Richard Laurin, doc. 10.1, #397; Caroline Holland, doc. 10.1, #399; Kathleen Weldon, doc. 10.1, #404; Dax Dasilva, doc. 10.1, #406; Jane Fullerton, doc. 10.1, #282; Pierrette Bornais-Hill, doc. 10.1, #298; David Astrof, doc. 10.1, #379; Suzanne Crawford, doc. 10.1, #86; Dominique Roberge, doc. 10.2, #49; Murray Baron, doc. 10.2, #8; Lucette Lupien, doc. 10.2, #16; Dominique Shittecatte, doc. 10.2, #22; Thomas Geffroyd, doc. 9.10, p. 1

<sup>117</sup> Leona Heillig, doc. 10.11, #265

<sup>118</sup> Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal, doc. 8.13, p. 13; Claire Saint-Georges, doc. 8.42, p. 4; Eric LeMoyné, doc. 8.47, p. 1; Pierre-Louis Houle, doc. 7.8, L. 2681-2682; Nancy Brown, doc. 10.1, #208; Honora Shaughnessy, doc. 10.1, #220; Bram Frank, doc. 10.1, #227; Christian Malcom, doc. 10.1, #231; Charles von Nostitz, doc. 10.1, #237; Mamun Ansari, doc. 10.1, #298; Jay Zed, doc. 10.1, #306; Janice K. Rosen, doc. 10.1, #374; Caroline Hollande, doc. 10.1, #399; Ken Frankel, doc. 10.1, #414; Dominique Shittecatte, doc. 10.2, #22; Pétition commune NON sur change.org, doc. 829, p. 2

<sup>119</sup> Francis Jolivet, doc. 10.2, #41; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 9.2.6, p. 9; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 6; Jean Décarie, doc. 8.6, p. 1-2; Pierre Houle, doc. 10.2, #34; Collectif de voisins d'Outremont, doc. 8.15, p. 6

raccourci<sup>120</sup>. Un participant a bien imaginé ses propos en disant « *Ce n'est pas l'endroit de la fluidité, c'est l'endroit de l'appréciation du paysage*<sup>121</sup>. »

Dans l'esprit d'un chemin de plaisance ou de promenade, il a été proposé que son aménagement permette de vivre pleinement l'expérience d'un parc et de jouir des qualités paysagères et naturelles de la montagne telles que mises en valeur par le design de Olmsted. Les aménagements devraient également inciter autant les automobilistes que les cyclistes à réduire leur vitesse<sup>122</sup>.

Pour y arriver, il a notamment été proposé de changer le statut de la route pour qu'elle ne fasse plus partie du réseau de voirie de la Ville ou encore qu'elle ait un statut de rue locale. Ce statut permettrait, selon les participants recommandant ce statut, des aménagements et un entretien en lien avec l'esprit d'un parc de l'envergure du mont Royal<sup>123</sup>.

Les désignations en anglais de ce concept varient également d'un participant à l'autre. Certains ont traduit chemin de parc par « *park road* » et d'autres par « *parkway* ». Un participant souligne que comparer l'axe Camillien-Houde / Remembrance à un « *parkway*<sup>124</sup> » est faux, car ceux-ci sont généralement de véritables autoroutes panoramiques<sup>125</sup>.

### ***Les activités et les aménagements en lien avec l'esprit du lieu***

Le programme d'animation annoncé pour le projet pilote a suscité très peu de commentaires. Essentiellement, les participants désirent que la programmation d'activités sur la montagne soit en lien avec l'histoire et l'esprit du lieu et que celui-ci mise sur l'aspect nature. Concernant les activités organisées sur la montagne, Les amis de la montagne ont souligné que le cadre de gestion pour la réalisation d'événements dans le parc du Mont-Royal, lequel limite la fermeture de la voie Camillien-Houde à cinq événements par année, n'a pas été respecté en 2018 avec la tenue des Cyclovias<sup>126</sup>. Avec l'augmentation des événements demandant la fermeture de la voie Camillien-Houde pour une clientèle très limitée comme les événements cyclistes, Les amis de la montagne évoquent une forme de privatisation d'une voie publique, surtout considérant que ces

---

<sup>120</sup> Eric LeMoyné, doc. 8.47, p. 2; Fabrice Weill, doc. 7.7, L. 1549-1552; Irwin Rapoport, doc. 8.27, p. 3-4; Mike Silas, doc. 7.10, L. 2978; Claude Bismuth, doc. 10.2, #58; Louise Balthazar, doc. 7.6, L. 1867-1870; Stephanie Boyd, doc. 10.1, #203; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 2; Diane Bernier, doc. 8.46, p. 2

<sup>121</sup> Héritage Montréal, doc. 7.5, L. 952-953

<sup>122</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 5-6; Richard Lafontaine, doc. 8.39, p. 1; Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 8; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 5; Stefan Mark-Andrew, doc. 9.1.6.53, p. 1

<sup>123</sup> Vélo Québec, doc. 8.18, p. 5; Héritage Montréal, doc. 7.5, L. 943-952

<sup>124</sup> Selon le dictionnaire Robert-Collins, la définition d'un « *Parkway* » est : une route à plusieurs voies bordée d'espaces verts

<sup>125</sup> Remi Alauré, doc. 10.2, #61

<sup>126</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 11

événements ont lieu les fins de semaine, alors que c'est la période de la semaine la plus achalandée<sup>127</sup>.

Dans le cadre du projet pilote, divers aménagements temporaires ont été réalisés, le belvédère Soleil, le Café suspendu et deux aires de détente à proximité d'arrêt d'autobus.

Pour une partie des participants, ces nouveaux aménagements étaient une bonne idée, une manière différente et agréable de découvrir le parc<sup>128</sup>. Toutefois, pour bon nombre, la facture esthétique des aménagements n'était pas dans l'esprit de ce que l'on devrait voir sur la montagne, dans un parc comme le mont Royal. Plusieurs ont insisté sur le fait que les aménagements ne s'intégraient pas dans le décor, qu'ils bloquaient la vue ou même qu'ils déparaient les beaux paysages de la montagne<sup>129</sup>. Les commentaires provenant des questionnaires sur les impressions du projet pilote abondent dans le même sens que les mémoires. Alors que pour plusieurs les nouveaux aménagements sont une bonne idée, pour la majorité, ils sont inesthétiques, dangereux en raison de leur emplacement et ne cadrent pas avec le caractère naturel du lieu<sup>130</sup>.

Le belvédère Soleil a généré plusieurs commentaires. La plupart des participants ont indiqué que l'idée de créer un belvédère donnant sur le nord de la Ville était une bonne idée, mais que l'emplacement n'était pas idéal. Plusieurs ont mis en évidence les enjeux de sécurité créés par son emplacement : des automobilistes curieux se stationnaient sur l'accotement pour y accéder; le sentier piéton aménagé pour s'y rendre était emprunté par les cyclistes puisque l'accotement était occupé par le belvédère lui-même<sup>131</sup>.

Pour pallier la situation, quelques participants ont fait remarquer que le belvédère Soleil devrait être aménagé de l'autre côté de la voie Camillien-Houde, en haut de l'escarpement à proximité du sentier déjà existant<sup>132</sup>.

---

<sup>127</sup> Les amis de la montagne, doc. 7.6, L. 448-455

<sup>128</sup> Bruce Torrey, doc. 10.1, #546; Sonia Wheaton Dudley, doc. 10.1, #208; Antoine Malo, doc. 8.37, p. 1; Équipe cycliste Peppermint, doc. 7.10, L. 699-700; Bronwen Low, doc. 9.1.1.95, p. 1

<sup>129</sup> Hélène Provost, doc. 8.17, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 11; Sara Rosner, doc. 10.1, #245; Hélène Prévost, doc. 7.4, L. 1081-1082, 1096 et 1134; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 5; Michel Grignon, doc. 10.2, #67; Gary Bernstein, doc. 10.2, #85; Line Bonneau, doc. 10.9, #9; Eliane Kinsley, doc. 10.7, #8; Line Bonneau, doc. 10.7, #13; Pierre Legault, doc. 10.7, #8; Michel Prévile, doc. 10.7, #23; Wanda Potrykus, doc. 8.30.1, p. 21; Kristin Taylor, doc. 10.1, #490; Jeanne LeBlanc, doc. 10.1, #587; Angela Rahaniotis, doc. 10.1, #116; Éric Vallières, doc. 8.22, p. 1; Sandra Hutchison, doc. 10.1, #429

<sup>130</sup> Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme en ligne, doc. 6.9, p. 12-15

<sup>131</sup> Gilles Labelle, doc. 8.3, p. 3; Jan Fergus, doc. 10.1, #64; Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 3; Pétition commune NON sur change.org, doc. 8.23.1, p. 4; Frances de Verteuil, doc. 8.35, p. 2; Nicola Zoghbi, doc. 7.8, L. 1432-1446; Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 5

<sup>132</sup> Cyclovia Camillien-Houde, doc. 8.21, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 11; Elisabeth Robinson, doc. 10.7, #22

Le Café suspendu situé au belvédère Camillien-Houde a également suscité plusieurs commentaires. Pour certains, le Café était, comme indiqué par un participant, « *une fausse bonne idée*<sup>133</sup> » pour diverses raisons : le stationnement du belvédère était toujours encombré en raison de moins grand nombre de cases disponibles; il bloquait une partie de la vue; il était souvent fermé<sup>134</sup>. Certains ont spécifié qu'il y a déjà des cafés sur la montagne et se questionnent sur sa raison d'être. Pour d'autres, le Café était un ajout positif et devrait devenir permanent<sup>135</sup>.

Lors de la soirée de relance de la consultation du 8 novembre 2018, les représentants de la Ville de Montréal ont présenté les données de fréquentation du Café. La méthode de comptage a été critiquée et les résultats décrits comme peu réalistes par les participants<sup>136</sup>.

Les deux zones aménagées aux arrêts d'autobus ont, selon Les amis de la montagne, « [...] été grandement utilisées et appréciées par les usagers du transport en commun. Elles ont toutefois été laissées à l'abandon, avec des hamacs déchirés, durant le dernier mois<sup>137</sup>. »

Essentiellement, il a été demandé de permettre aux visiteurs de vivre une expérience de connexion avec la nature, de rehausser la richesse naturelle et paysagère en optant pour l'apaisement de la montagne et en revenant à l'esprit d'Olmsted dans les aménagements et la mise en valeur des paysages<sup>138</sup>.

Les amis de la montagne résumant bien les commentaires reçus concernant les activités et les aménagements en insistant sur le fait que « *Tout aménagement ou activité devrait contribuer à la qualité de l'expérience des usagers de la montagne et intégrer les principes de Frederick Law Olmsted et les valeurs du Site patrimonial du Mont-Royal, tel qu'énoncées dans le Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal, l'Atlas du paysage du Mont-Royal et le Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*<sup>139</sup>. »

## **L'environnement**

Pour certains, le projet pilote n'a pas réduit la quantité de gaz à effet de serre sur et autour de la montagne en raison de la congestion automobile et de l'augmentation des temps de trajets<sup>140</sup>.

---

<sup>133</sup> Gerard Vannoote, doc. 8.23.1, p. 4

<sup>134</sup> Frances de Verteuil, doc. 8.35, p. 2; Christine Bentley, doc. 10.1, #37; Elsa Kisber, doc. 10.1, #38; Paola Ridolfi, doc. 10.1, #70

<sup>135</sup> Aurée Wilhelmy, doc. 10.7, #7

<sup>136</sup> Jennifer Crane, doc. 8.29, p. 5; Patricia McClintock, doc. 9.1.4.73, p. 1; Lauren Silver, doc. 10.1, #576

<sup>137</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 11

<sup>138</sup> Équiterre et société pour la nature et les Parcs du Canada - section Québec, doc. 8.14, p. 13; Vélo Québec, doc. 8.18, p. 4; Daniel Chartier, doc. 8.28.1, p. 3; François Rosa, doc. 9.1.5.53, p. 1; Patricia Hamilton, doc. 10.1, #286; Christine Bentley, doc. 10.1, #37; Julie Nadeau Lavigne, doc. 9.1.4.95, p. 1; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 9.2.6, p. 6

<sup>139</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.34, p. 7

<sup>140</sup> Charles Spector, doc. 10.1, #55; Nicolas Vincent, doc. 10.9, #2; Sarah Lowden, doc. 10.1, #161; Bernard Herman, doc. 10.1, #476; Andrew David, doc. 10.1, #547; Sabino Grassi, doc. 10.1, #643; Jack Buksbaum, doc. 10.1, #556; Benjamin Herman, doc. 10.9, #14; Joelle Raymond, doc. 10.9, #15; Florence Situ, doc. 10.1, #203; Patricia Hamilton, doc. 10.1, #286; Stephen Sartori, doc.

Les réponses aux questionnaires sur les impressions du projet pilote vont dans le même sens. 40,7 % des répondants ont indiqué n'être « *pas du tout d'accord* » avec l'affirmation disant que « *le projet pilote améliore la qualité de l'air et l'environnement sonore*<sup>141</sup> ».

Quelques participants soulignent qu'en réduisant le nombre de voitures sur la montagne en favorisant les transports collectif et actif et en interdisant les autobus touristiques qui laissent leur moteur rouler ainsi que les camions, il est possible de réduire les gaz à effet de serre de même que le bruit<sup>142</sup>. Certains mentionnent également que la meilleure protection possible pour la faune et la flore de la montagne serait de retirer ou du moins réduire la circulation automobile<sup>143</sup>.

Plusieurs participants voudraient que la Ville profite du réaménagement des voies de circulation pour en réduire la largeur, planter des arbres sur la montagne et en bordure du chemin, implanter des passages fauniques, verdir les stationnements, réduire les îlots de chaleur et ajouter des bandes végétalisées ainsi que des milieux humides en bordure du chemin lorsque possible<sup>144</sup>.

Pour plusieurs participants, la montagne doit être accessible au plus grand nombre, mais il faut aussi faire attention à la faune et à la flore en protégeant les sentiers par différentes mesures : création de zones de régénération, meilleure identification des sentiers, éducation relative à l'environnement, sensibilisation, incitation au ramassage des déchets, renforcement de l'interdiction des vélos dans les sentiers, création de sentiers voués aux vélos de montagne, présence de policiers ou patrouilleurs<sup>145</sup>. Comme méthode de sensibilisation, il a notamment été

---

10.1, #364; Collectif de voisins d'Outremont, doc. 8.15, p. 4; Lynn Mason, doc. 10.1, #427; Gillian O'Driscoll, doc. 10.1, #579; Jan Fergus, doc. 10.1, #64; Justin Vineberg, doc. 9.1.6.95, p. 1; Angela Rahaniotis, doc. 10.1, #116; Elizabeth Elbourne, doc. 9.1.2.79, p. 5; Claude Girard, doc. 9.1.3.23, p. 1; Sabino Grassi, doc. 9.1.3.38, p. 1; Peter Hoffman, doc. 9.1.3.63, p. 1; Tara Johns, doc. 9.1.3.74, p. 1; Fanny Jolicoeur, doc. 9.1.3.76, p. 1; Eugene Joseph, doc. 9.1.3.77, p. 1; Charles Kaplan, doc. 9.1.3.83, p. 1; Dominique Landat, doc. 9.1.4.9, p. 1; Laurent Larose, doc. 9.1.4.17, p. 2; Laurent Magnin, doc. 9.1.4.54, p. 1; David Martz, doc. 9.1.4.66, p. 1; Benoît Saint-Jacques, doc. 9.1.6.4, p. 2; Michael Silverstein, doc. 9.1.6.37, p. 2; Joh Wolforth, doc. 9.1.6.116, p. 1; Alex Zijdenbos, doc. 9.1.6.131, p. 1; Jean Bacon, doc. 9.1.1.27, p. 1; Wanda Bedard, doc. 9.1.1.46, p. 1; Kelly Martin, doc. 10.1, #89; Libert Subirana, doc. 10.1, #28; Raynald Marcoux, doc. 10.1, #137; Annie Kay, doc. 10.1, #147; Louis Caouette, doc. 10.1, #211; Patrice Bernier, doc. 10.1, #56; Judith Stewart, doc. 10.1, #142; Martin K., doc. 10.1, #154; Richard Décoste, doc. 10.1, #188; Andre Tarte, doc. 10.1, #212; Simon Doré, doc. 10.1, #97; Lizanne Patenaude, doc. 10.1, #24; Jocelyne Cantara Desjardins, doc. 10.1, #91; Farnaz Pourhariri, doc. 10.1, #98; José Di Bona, doc. 10.1, #151; Wolfgang Schneider, doc. 10.1, #159; Nancy Brown, doc. 10.1, #209; Brady Shane, doc. 10.1, #322; John Galaty, doc. 10.1, #371; Stephen Takacsy, doc. 10.1, #381

<sup>141</sup> Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme de consultation en ligne, doc. 6.9, p. 19

<sup>142</sup> Nicolas Gendron, doc. 8.4, p. 5; Shawn Katz; doc. 10.1, #612; Dave Howard, doc. 10.1, #310; Constantino Marcovecchio, doc. 9.114.61, p. 1; Francine Couillard, doc. 10.9, #18

<sup>143</sup> Kelly Martin, doc. 10.1, #89; Mélanie Luong Dinh Giap, doc. 10.9, #3

<sup>144</sup> Tina Naftali, doc. 10.1, #498; Catherine Teekman, doc. 10.1, #555; Regroupement des usagers du transport adapté et accessible (RUTA) – Société Logique – Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, doc. 8.36, p. 29; Agnès Renoux, doc. 10.9, #16; Conseil régional de l'environnement, doc. 8.24, p. 10; Équiterre et société pour la nature et les Parcs du Canada - section Québec, doc. 8.14, p. 13

<sup>145</sup> Christine Bentley, doc. 10.1, #37; Rosalind Halvorsen, doc. 10.1, #76; Paolo Volpi, doc. 10.1, #23; Morris Eichler, doc. 10.1, #288; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 14; Jonathan Lachapelle, doc. 10.9, #1 et #20; Marnie Macdonald, doc. 10.9, #4; Audrée Wilhelmy, doc. 10.9, #5; Julie Vespoli, doc. 10.9, #6; Line Bonneau, doc. 10.9, #9; K. Martin, doc. 10.9, #10; Remi Alarent, doc. 10.9, #11; Joelle Raymond, doc. 10.9, #15; Rosalind Halvorsen, doc. 10.1, #76; Aletha

proposé de créer des parcours d'interprétation sur les espèces animales et végétales de la montagne. En ce sens, une participante explique qu'il « [...] *n'y a pas lieu d'accéder aux zones boisées hors sentier pour les piétons ou aux sentiers pour les cyclistes. La protection des zones boisées doit avoir préséance sur leur accessibilité*<sup>146</sup>. » Le Conseil régional de l'environnement de Montréal ajoute qu'il faut « *prendre en considération les particularités écologiques du parc du Mont-Royal dans les nouveaux aménagements*<sup>147</sup>. » En ce sens, il souligne qu'il est important d'utiliser des plantes indigènes, de prévenir la prolifération des espèces envahissantes et de limiter la pollution sonore.

Une autre participante propose, quant à elle, d'aménager plus de parcs nature à travers la Ville (ex. Meadowbrook, parc de la falaise Saint-Jacques) afin de réduire la pression sur le parc du Mont-Royal<sup>148</sup>.

---

Thompson, doc. 9.1.6.78, p. 2; Aline Manson, doc. 10.9, #13; Julie Oelmann, doc. 10.1, #452, Agnes Reiner, doc. 10.1, #596; Alison Shaw, doc. 10.1, #219; Aletha Thompson, doc. 10.1, #314; John Trevičl, doc. 10.1, #311; Elsa Kisber, doc. 10.1, #38; Tania Kalecheff, doc. 10.1, #42; Chun Zhang, doc. 10.1, #138; Jay Zed, doc. 10.1, #306; Stephen Takacsy, doc. 10.1, #394; Zav Levinson, doc. 10.1, #419; Catherine Teekman, doc. 10.1, #419; Michel Préville, doc. 10.9, #19; Liz Klaus, doc. 9.1.3.99, p. 3; Hélène Prévost, doc. 8.17, p. 5; Sheila Segal, doc. 10.1, #618

<sup>146</sup> Line Bonneau, doc. 10.6, #21

<sup>147</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.24, p. 14-15

<sup>148</sup> Janice Hamilton, doc. 10.1, #226

### 3. Les constats et l'analyse de la commission

Comme nous l'avons constaté au chapitre 2, la consultation sur les voies d'accès au mont Royal a suscité une participation exceptionnelle. Elle s'est toutefois déroulée en partie dans un contexte de méfiance et de polarisation qui a demandé à la commission des efforts pour assainir le climat et introduire plus de sérénité dans le débat.

Pour mettre en contexte la portée des constats de la commission, ce chapitre rappelle, dans un premier temps, le contexte de la consultation et le mandat confié à l'OCPM par la Ville. L'évaluation qui suivra portera sur trois aspects du projet : la circulation, l'expérience et la sécurité. Cette évaluation conclura ensuite de l'acceptabilité sociale du projet.

Dans un second temps, seront proposées une vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance qui inclut son réaménagement, de même que les mesures requises pour en assurer l'accessibilité, la sécurité et la cohabitation des usagers.

#### 3.1 Le contexte

Dès octobre 2017, l'ancienne administration municipale a entamé une démarche de réflexion sur l'avenir de l'axe Camillien-Houde / Remembrance dont l'objet était d'en redéfinir la vocation et la fonctionnalité. « *Cette réflexion implique la réévaluation de la place de la voiture particulière et de la cohabitation sécuritaire des modes de transport au sein du Mont-Royal. Les principaux objectifs consistent à assurer la sécurité et le confort des déplacements des usagers du parc ainsi que d'optimiser la desserte de transport en commun. Ce projet est mené en cohérence avec celui du développement d'une vision actualisée de l'accessibilité au mont Royal*<sup>149</sup>. »

La nouvelle administration a retenu le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers comme un des moyens prioritaires à mettre de l'avant sous forme d'un projet pilote à expérimenter dès 2018<sup>150</sup>. Le projet pilote autorisait le passage des véhicules d'urgence, des véhicules de transport en commun, des autobus touristiques et des véhicules de fonction.

Le projet pilote s'est donc déroulé du 2 juin au 31 octobre 2018. Il impliquait la mise en place de mesures de signalisation minimalistes et réversibles, de même que l'apport de mesures de sécurisation de l'accès au belvédère Camillien-Houde.

---

<sup>149</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1

<sup>150</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1

### **Le mandat et le cadre d'analyse**

L'OCPM a été mandaté « *pour assurer la tenue d'une consultation publique prenant la forme d'activités d'interaction avec le public visant à évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie de Camillien-Houde / Remembrance et à établir une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal*<sup>151</sup>. »

Plus spécifiquement, le premier volet du mandat relatif au projet pilote visait à :

- *évaluer l'efficacité des mesures retenues et de documenter le projet en vue d'alimenter les réflexions entourant l'avenir de l'axe Camillien-Houde/Remembrance*<sup>152</sup>;
- *à mesurer le niveau de satisfaction des usagers, à offrir de l'animation et de l'information sur les options d'aménagement envisageables*<sup>153</sup>.

Le second volet du mandat relatif à l'établissement d'une vision d'avenir avait pour objet :

- *d'actualiser cette vision et de déterminer des objectifs d'aménagement et des critères d'intervention pour l'ensemble des projets à venir, dont celui de la réfection de l'axe Camillien-Houde / Remembrance*<sup>154</sup>.

Mentionnons que la commission a donné suite au mandat qui lui a été confié en prenant aussi en considération :

- le *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal* (1990);
- le *Plan de mise en valeur du Mont-Royal* (1992);
- la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* (2004);
- le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* (2008);
- le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (2009);
- le *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal* (2018);
- le *Plan de transport (2008) qui comprend le Plan de transport intégré du Mont-Royal*.

### **3.2 L'évaluation du projet pilote**

Les informations sur lesquelles s'appuie habituellement l'OCPM pour faire ses analyses et ses recommandations reposent sur les opinions des citoyens recueillies à travers les divers moyens de consultation mis à leur disposition. Certaines de ces opinions sont fondées sur des perceptions, d'autres sur des analyses. Ces sources d'information imposent conséquemment des limites au plan méthodologique en raison de leur caractère non scientifique. Par ailleurs, dans le

---

<sup>151</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1

<sup>152</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 2

<sup>153</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 3

<sup>154</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 3



cas de la présente consultation, la commission a aussi disposé de données fournies par la Ville et recueillies durant le projet pilote. La commission ne dispose d'aucun moyen de vérifier la justesse de ces informations. C'est néanmoins à partir de ces deux sources d'information que la commission propose des conclusions sur le projet pilote et formule ses recommandations sur la vision d'avenir de l'aménagement de l'axe.

Les quatre objectifs mis de l'avant par la Ville pour la mise en œuvre du projet pilote ont été dévoilés lors des séances d'information tenues les 10 et 15 mai 2018 :

- *Expérimenter le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers, de façon à évaluer et à documenter les impacts et les avantages à différents niveaux.*
- *Alimenter la réflexion collective sur la vocation et sur la fonction de cet axe, en vue de son éventuel réaménagement.*
- *Révéler aux citoyens le potentiel de ce chemin d'accès au parc, en termes d'expériences paysagères et récréatives.*
- *Jeter les bases d'une cohabitation plus sécuritaire pour les différents usagers de cette voie*<sup>155</sup>.

Lors de la soirée de relance tenue le 8 novembre 2018, la Ville a présenté des constats préliminaires de fin de projet<sup>156</sup> en s'appuyant particulièrement sur les données du rapport CIMA+ sur le suivi du projet pilote<sup>157</sup>. Ces constats ont été regroupés sous les thèmes de la circulation, de l'expérience et de la sécurité.

### **3.2.1 Les constats reliés à la circulation**

Les constats afférents à la circulation portent, entre autres, sur le débit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance et sur les chemins alternatifs, les stationnements, le transport collectif, l'accessibilité et l'accès aux cimetières.

#### ***Le débit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance***

Selon les données de la Ville, la circulation de transit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance a baissé considérablement durant le projet pilote, tant en semaine qu'en fin de semaine et durant toute la journée. La circulation des véhicules (automobiles, autobus et camions) sur 24 heures a diminué en volume d'au moins 75 % en semaine (baisse de 7 700 à 9 550 véhicules par jour selon le tronçon) et d'au moins 25 % en fin de semaine (baisse de 2 000 à 6 400 véhicules par jour selon le tronçon). À cause de l'interdiction, et comme il fallait s'y attendre, le projet pilote a permis la suppression de 99 % du transit à travers le mont Royal aux heures de pointe en semaine et de

---

<sup>155</sup> Présentation du Bureau du Mont-Royal – séances d'information, doc. 3.4, p. 10

<sup>156</sup> Présentation du Bureau du Mont-Royal (partie 2) – 8 novembre 2018, doc. 3.13

<sup>157</sup> Suivi du projet pilote sur le Mont Royal – Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe, doc. 3.14

98 % durant la journée d'un samedi<sup>158</sup>. Il en est résulté une transformation positive de l'ambiance de l'axe Camillien-Houde / Remembrance en le rendant plus calme, moins bruyant, davantage en harmonie avec la vocation du parc du Mont Royal<sup>159</sup>. Plusieurs participants à la consultation sont venus confirmer ce changement d'ambiance.

### ***Le débit sur les chemins alternatifs***

Selon les données de la Ville, les débits de circulation sur les chemins alternatifs ont augmenté de façon variable, mais sans toutefois que leur capacité théorique ait été dépassée pour la grande majorité des intersections ayant fait l'objet de comptage. Une dizaine d'intersections ont été surveillées<sup>160</sup>. En juin 2018, les usagers ont surtout choisi d'utiliser comme alternative les avenues des Pins et Docteur-Penfield qui ont toutes deux connu les plus importantes hausses de débit. En septembre 2018, l'alternative s'est déplacée vers le nord (Édouard-Montpetit, Côte-Sainte-Catherine, Decelles), notamment à cause des travaux sur la rue Peel et de la fin des travaux à l'intersection Côte-Sainte-Catherine et Laurier.

Même si la capacité théorique des rues de contournement situées sur le pourtour du mont Royal n'a pas été dépassée, les citoyens s'exprimant sur ce sujet ont signifié majoritairement qu'ils avaient été fortement importunés par la hausse des débits de circulation. Cet accroissement s'est ajouté à la congestion existante provenant des nombreux travaux de voirie en cours dans les secteurs avoisinant la montagne (Côte-Sainte-Catherine et Laurier, Peel) et de ceux découlant du Réseau express métropolitain (REM) (Édouard-Montpetit, McGill). Ils ont aussi souligné que l'accroissement de la durée des trajets véhiculaires qui en est résulté a été néfaste au plan environnemental, les voitures prises dans la congestion émettant davantage de gaz à effet de serre.

### ***Les stationnements***

Les données recueillies par la Ville durant le projet pilote ont révélé une diminution du nombre de transactions enregistrées globalement dans les quatre stationnements, comparativement à l'année 2017<sup>161</sup>, année du 375<sup>e</sup> anniversaire. Si les transactions ont été stables pour les deux années durant le mois de juin, elles ont connu des baisses significatives en juillet (- 11 %), août (- 5 %) et septembre 2018 (- 19 %). Il n'est pas possible de comparer ces données avec celles de 2016 pour la même période, ce qui incite à une certaine prudence dans l'interprétation de la comparaison entre 2017 et 2018. Selon la Ville, l'interdiction de transit, associée à une perception

---

<sup>158</sup> Présentation du Bureau du Mont-Royal (partie 1) – 8 novembre 2018, doc. 3.12, p. 5-10

<sup>159</sup> Présentation du Bureau du Mont-Royal (partie 2) – 8 novembre 2018, doc. 3.13, p. 3

<sup>160</sup> Docteur-Penfield et Simpson, des Pins et Peel, des Pins et Cedar, Sherbrooke et Simpson, Sherbrooke et University, Édouard-Montpetit et Decelles, Van Horne et Darlington, Côte-Sainte-Catherine et McEachran, Côte-Sainte-Catherine et Saint-Joseph, boulevard Mont-Royal et chemin de la Forêt

<sup>161</sup> Suivi du projet pilote sur le Mont Royal – Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe, doc. 3.14, p. 63-70; Présentation du Bureau du Mont-Royal (partie 1) – 8 novembre 2018, doc. 3.12, p. 17

confuse ou négative du projet pilote, aux conditions météorologiques et aux travaux sur les routes périphériques, pourraient aussi expliquer cette baisse.

Par ailleurs, la gestion des stationnements a été source de nombreux irritants selon les participants à la consultation. Ainsi, les deux stationnements du lac aux Castors ont été pratiquement remplis au maximum de leur capacité durant les fins de semaine du projet pilote et le réacheminement des automobilistes vers les stationnements de la maison Smith s'est révélé inconstant et fastidieux.

### ***Le transport collectif***

Il n'y a pas eu d'ajout d'autobus sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance durant le projet pilote. Les données de la Ville indiquent que la ponctualité et la rapidité des lignes 11 et 711 de la STM se sont améliorées, surtout en fin de semaine. Bien qu'il n'y ait pas eu de hausse d'utilisation du transport collectif en 2018, celle-ci étant similaire à l'utilisation de 2017 (375<sup>e</sup>), on note qu'il y a eu une augmentation marquée par rapport à 2016.

Si les opinions des participants sur l'efficacité du transport collectif durant le projet pilote sont partagées, tous ceux entendus, qu'ils soient en faveur de l'interdiction du transit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance ou d'une diminution du transit, ont identifié l'amélioration du transport collectif comme condition préalable nécessaire pour offrir une alternative réaliste à la situation actuelle et contribuer au virage vers la mobilité durable.

### ***L'accessibilité***

Les données de la Ville ne permettent pas de faire de constats d'accroissement du nombre de piétons ou de cyclistes durant le projet pilote.

Les participants à la consultation ont perçu que l'accès au parc du Mont-Royal et à la montagne en général avait été réduit, notamment parce que le projet pilote rendait plus difficiles les déplacements sur la montagne comme tels et entre les différents points d'intérêts. Certains dispositifs mis en place par la Ville, notamment pour aménager le belvédère Soleil et réorienter la circulation, ont nui à l'accessibilité. Aussi, plusieurs participants ont eu l'impression que le projet pilote privilégiait un type d'usagers de la route, les cyclistes sportifs, au détriment des autres.

### ***L'accessibilité aux deux cimetières***

Tant le Centre funéraire Côte-des-Neiges que la Compagnie du Cimetière Mont-Royal ont dit avoir subi une importante baisse d'achalandage durant le projet pilote. De plus, durant cette période, l'accessibilité aux cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal a fait l'objet de doléances nombreuses. Tant les responsables des cimetières, les familles qui fréquentent ces

lieux et les travailleurs(es) qui y œuvrent ont demandé de pouvoir s'y rendre par l'axe Camillien-Houde / Remembrance en provenance autant de l'est que de l'ouest. Il a été rappelé à juste titre que les deux cimetières font partie de l'histoire du développement et de l'aménagement du parc du Mont-Royal.

Les données de la Ville révèlent que durant le projet pilote, le pourcentage de véhicules transitant à travers le cimetière Mont-Royal est passé de 18 % à 8 %, avec une diminution de véhicules provenant de l'entrée sud<sup>162</sup>.

### ***Les conclusions de la commission***

À la lumière des données de la Ville et des opinions des participants, la commission retient, d'une part, que la baisse de circulation de transit sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance s'est faite au détriment des parcours alternatifs sur les rues avoisinantes. D'autre part, la commission retient aussi que l'accessibilité à la montagne a été restreinte : les citoyens ont perçu que l'accès à la montagne était plus complexe et que la circulation sur la montagne l'était tout autant.

### **3.2.2 Les constats reliés à l'expérience**

Les constats relatifs à l'expérience renvoient notamment aux aménagements et aux activités mis en place pour la durée du projet pilote, de même qu'au climat sonore et à la pollution atmosphérique.

### ***Les aménagements nouveaux***

Quatre lieux avaient été aménagés de façon temporaire : le Café suspendu, le belvédère Soleil et deux haltes aux arrêts d'autobus. Le Café suspendu situé dans le périmètre du belvédère Camillien-Houde, même s'il a été très fréquenté, a fait l'objet de remarques critiques parce qu'il nuisait à la raison d'être du belvédère en obstruant la vue et en mobilisant des places de stationnement.

Le belvédère Soleil, s'il a été salué sur le plan de l'expérience, a été jugé problématique par la Ville et par les participants quant à son emplacement. Ce dernier a occasionné des conflits entre cyclistes et usagers des autobus, encouragé des stationnements illégaux sur l'accotement et obligé piétons et cyclistes à circuler dans un même corridor initialement prévu pour les piétons.

Les haltes aménagées à proximité de deux arrêts d'autobus ont été appréciées, malgré qu'il ait été signalé qu'elles ont été laissées à l'abandon vers la fin du projet pilote.

---

<sup>162</sup> Suivi du projet pilote sur le Mont Royal – Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe, doc. 3.14, p. 59-62

### ***Les activités***

La Ville avait planifié un programme d'activités d'animation durant le projet pilote. Ce dernier n'a pas fait l'objet de commentaires de la part des participants, à l'exception des Cyclovias. Suivant les données de la Ville<sup>163</sup>, cette activité a connu une bonne participation, bien que cette dernière ait diminué en septembre et octobre 2018 et que le volet familial, nouvellement introduit, ait connu moins de succès qu'espéré. Toutefois, il a été noté que le cadre de gestion limitant la fermeture de la voie Camillien-Houde à cinq événements par année n'a pas été respecté, avec la tenue de cinq Cyclovias et du Grand Prix cycliste de Montréal 2018. C'est ce qui a possiblement contribué à la perception par plusieurs participants d'une forme de privatisation de la voie publique au profit d'un très petit nombre d'utilisateurs, alors que c'est en fin de semaine que la montagne est la plus fréquentée.

### ***Le climat sonore***

Les données fournies par la Ville indiquent que durant le projet pilote le niveau sonore sur la voie Camillien-Houde a diminué de façon observable durant la soirée et la nuit, mais que durant le jour il était comparable à celui observé avant le projet pilote, compte tenu de l'achalandage dans le parc. Son impact a été faible sur les axes périphériques<sup>164</sup>. Les mesures de bruit effectuées en semaine par la Direction régionale de la santé publique de Montréal sur la même voie et en période de pointe du matin (entre 6 h et 9 h 59)<sup>165</sup> corroborent ces données.

Des participants à la consultation ont noté combien ils avaient apprécié l'ambiance calme de la montagne et bénéficié du chant des oiseaux.

### ***La pollution atmosphérique***

Selon les données de la Ville et compte tenu de la diminution considérable de la circulation de transit, la diminution des émissions a été notable sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, mais celles-ci se sont avérées plus importantes globalement pour l'ensemble du secteur<sup>166</sup>.

### ***Les conclusions de la commission***

En relation avec l'expérience, la commission note que les résultats sont mitigés. Les nouveaux aménagements, s'ils ont été appréciés par leurs usagers, ont fait l'objet de critiques quant à leur emplacement. Quant aux activités prévues, celles-ci n'ont pas suscité l'engouement souhaité. Pour ce qui est de la pollution atmosphérique, sa diminution sur la montagne s'est faite au détriment de l'ensemble du secteur.

---

<sup>163</sup> Claudia Villeneuve, doc. 7.3, L. 770-772

<sup>164</sup> Suivi du projet pilote sur le Mont Royal – Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe, doc. 3.14, p. 86

<sup>165</sup> Direction régionale de la santé publique, doc. 8.31, p. 11

<sup>166</sup> Suivi du projet pilote sur le Mont Royal – Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe, doc. 3.14, p. 93

### **3.2.3 Les constats reliés à la sécurité**

Les constats relatifs à la sécurité sont regroupés autour de la vitesse et de la cohabitation des usagers.

#### ***La vitesse***

Des radars pédagogiques, qui affichent la vitesse des usagers et les incitent à ralentir, ont été installés à deux endroits, l'un en face du belvédère Camillien-Houde, l'autre dans la descente de la voie Camillien-Houde. Les données de la Ville révèlent que la vitesse moyenne des voitures était sous la nouvelle limite de vitesse prescrite, 40 km/h, alors que celle des vélos y était supérieure de 10 km/h. Toujours selon la Ville, la diminution importante du nombre de véhicules particuliers et la réduction de la vitesse maximale de 50 à 40 km/h auraient partiellement « *contribué à créer un contexte plus favorable à une cohabitation sécuritaire des différents usagers*<sup>167</sup> ». Aux dires des participants, la réalité ne corroborait pas ce point de vue, car plusieurs ont été témoins de vitesse excessive ou de virages en U.

#### ***La cohabitation des usagers***

De l'avis même de la Ville, tout comme des participants, les problèmes de cohabitation entre les catégories d'usagers n'ont pas tous été réglés. Automobilistes, cyclistes et piétons ont circulé sur les mêmes axes, ce qui a entraîné des situations conflictuelles. Au belvédère Camillien-Houde, cyclistes et automobilistes entraient par la sortie; le corridor piéton entre le belvédère Soleil et la maison Smith était utilisé par les cyclistes; aux haltes d'autobus, des véhicules dépassaient les autobus par la voie inverse; faute de lien ou de trottoir, les piétons circulaient d'un belvédère à l'autre sur la chaussée. De plus, certains comportements dangereux ont été exacerbés : la vitesse des cyclistes et les virages en U des automobilistes, par exemple.

#### ***Les contrevenants***

Dans ses constats préliminaires de fin de projet pilote, la Ville note que le nombre de contrevenants à la signalisation a diminué au fil des mois. En juin, on retrouvait de 600 à 700 contrevenants par jour et en septembre, il y en avait de 300 à 400. Il faut distinguer parmi ceux-ci, les automobilistes (le tiers) refusant de se conformer à l'interdiction de transit comme telle, et les automobilistes (les deux tiers) utilisant le tronçon interdit pour accéder à un point de destination sur le mont Royal tels, stationnements, belvédères, ainsi que l'un ou l'autre des cimetières<sup>168</sup>.

---

<sup>167</sup> Claudia Villeneuve, doc. 7.3, L. 785-786

<sup>168</sup> Suivi du projet pilote sur le Mont Royal – Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe, doc. 3.14, p. 53-57

Des contraventions ont été données aux cyclistes pour ne pas avoir respecté des arrêts obligatoires<sup>169</sup>.

### ***Les conclusions de la commission***

Sur le plan de la sécurité, la commission est d'avis que les aménagements du projet pilote n'ont pas eu pour effet d'améliorer la sécurité ni la cohabitation des usagers.

### **3.3 L'acceptabilité sociale du projet pilote**

Le projet pilote a connu un problème d'acceptabilité sociale au départ et il en est résulté une polarisation des débats ainsi qu'une grande mobilisation.

Aux yeux de la commission, deux facteurs ont nui à l'acceptabilité sociale du projet : d'abord, une planification hâtive avec des objectifs imprécis et communiqués maladroitement et, ensuite, un environnement de congestion majeure de la circulation dans la ville. Ces deux facteurs ont eu pour effet d'entraîner au départ une mobilisation des résidents et, à terme, des résultats décevants.

Le fait qu'un groupe de résidents de Montréal ait déposé en février 2018 une demande de consultation publique en vertu du droit d'initiative sur le projet pilote de retrait du transit sur la montagne rappelle que celui-ci n'a pas recueilli l'assentiment du public dès le départ. La demande du groupe a été jugée recevable par le greffe de la Ville, le 15 mars 2018, soit le lendemain de l'adoption de la résolution mandant l'OCPM pour tenir une consultation publique, que les représentants du groupe ont décidé de suspendre le 23 avril 2018.

Durant la consultation, la discussion sur les enjeux de fond a pu souffrir d'une certaine façon de cette mobilisation, parce qu'un grand nombre de citoyens interpellés étaient en colère.

#### **3.3.1 Une planification hâtive**

##### ***Des objectifs imprécis et communiqués maladroitement***

Les objectifs, tels que présentés par la Ville au moment du lancement du projet pilote, ont prêté à confusion. Parce que formulés en termes de processus plutôt que de résultats recherchés, ils ont introduit de l'incompréhension et de l'insatisfaction.

---

<sup>169</sup> Isabelle Girard, doc. 7.3, L. 2790-2795

En effet, l'information officielle précisait que le projet pilote avait pour but :

- d'expérimenter le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance pour en évaluer et en documenter les impacts;
- d'alimenter la réflexion collective sur la vocation et sur la fonction de cet axe, en vue de son éventuel réaménagement;
- d'en révéler le potentiel en termes d'expériences paysagères et récréatives;
- de jeter les bases d'une cohabitation plus sécuritaire pour ses différents usagers<sup>170</sup>.

Dès les séances d'information tenues les 10 et 15 mai 2018 entre la Ville et les citoyens, il est apparu à la commission que les objectifs du projet pilote n'avaient pas été définis avec suffisamment de clarté avant son lancement. À cette occasion, les représentants de la Ville n'ont pas été en mesure de fournir des indicateurs de résultats pour les objectifs annoncés. Ce n'est qu'en juillet 2018 que la grille d'évaluation permettant de rendre compte de l'atteinte des objectifs du projet pilote a été accessible sur le site web de l'OCPM et ce n'est que lors de la soirée synthèse de relance de la consultation, le 8 novembre 2018, que les citoyens ont eu l'occasion d'obtenir des clarifications sur les indicateurs de résultats de la part des représentants de la Ville.

On constate que la façon dont les objectifs du projet pilote ont été communiqués initialement par les autorités politiques a suscité de vives réactions. La majorité des participants à la consultation ont indiqué n'avoir pas été persuadés de la pertinence du projet pilote et beaucoup d'entre eux ont perçu que la consultation constituait une parade, la décision de la Ville d'implanter le projet pilote de façon permanente étant déjà prise. Le projet pilote n'a pas été compris comme s'intégrant à une perspective d'ensemble qui vise à redéfinir l'accès à la montagne, à en améliorer l'expérience, notamment pour la rendre plus sécuritaire et conviviale, de même qu'à promouvoir le transport actif (marche et cyclisme) et collectif.

L'impression d'improvisation a été accentuée par la présence d'installations temporaires, dont l'aménagement a été jugé choquant par plusieurs, tant pour le regard que pour l'environnement, que ce soit aux belvédères Camillien-Houde et Soleil, ou aux deux haltes d'autobus.

### **3.3.2 Un environnement de congestion majeure de la circulation**

Les participants à la consultation ont identifié comme un autre signe manifeste d'absence de planification le fait que le projet pilote se soit déroulé dans un contexte de congestion importante de la circulation en périphérie de la montagne, comme mentionné plus tôt. Même si, suivant les données de la Ville, les débits de circulation sur les chemins alternatifs ont augmenté sans que leur capacité théorique ne soit dépassée, l'expérience quotidienne de congestion cumulée dans une grande partie de la ville a eu pour effet de soulever beaucoup de mécontentement.

---

<sup>170</sup> Présentation du Bureau du Mont-Royal – Séances d'information, doc. 3.4, p. 10



Ajoutons que les riverains ont été les premiers à subir les inconvénients de l'achalandage routier. La mairie d'Outremont a fait effectuer ses propres comptages pour les comparer avec ceux recensés pour la Ville. L'Université de Montréal a constaté une augmentation du trafic sur le campus allant jusqu'à plus de 200 voitures supplémentaires aux heures d'affluence du matin du côté de l'entrée située à l'angle des rues Decelles et du chemin Queen-Mary. De nombreux automobilistes circulant à des vitesses supérieures à la limite permise sur le campus (30 km/h), il a fallu effectuer des mesures radars, donner des avertissements d'infraction afin de sensibiliser les automobilistes et installer des dos-d'âne temporaires sur le chemin de Polytechnique<sup>171</sup>.

### **3.3.3 Une polarisation des débats**

Le projet pilote a entraîné non seulement une forte mobilisation des citoyens, mais aussi une polarisation des débats. Cette polarisation a pu en limiter la portée. Près du trois quarts des mémoires présentés ont réclamé l'abolition du projet pilote et certains participants se refusaient même à discuter du projet, se restreignant à signifier leur opposition. Faute d'objectifs rassembleurs bien communiqués, le projet pilote a suscité la controverse et rallié un nombre élevé de citoyens autour de positions de nature plus politique ou idéologique. Ceci a contribué à alimenter une perception voulant que la Ville ait déjà arrêté sa décision ou qu'elle soit guidée par un biais anti-voiture. La Ville a été taxée d'autoritarisme et ses décisions qualifiées de draconiennes.

Dès l'annonce du projet pilote, il y a eu mobilisation à son encontre. Une première pétition a rallié 39 000 signatures contre le projet pilote de fermeture du transit aux véhicules particuliers, alors qu'une seconde pétition en sa faveur a atteint 8 300 signatures.

Enfin, ajoutons que beaucoup de citoyens ont été heurtés et même choqués par les déclarations d'élus en novembre 2018 qui concluaient au succès du projet pilote à la lumière de certaines données de suivi et alors que l'OCPM n'avait pas encore tenu les séances d'audition des opinions et déposé son rapport. Ces déclarations ont accru la perception selon laquelle la consultation n'était pas crédible et la décision déjà prise par les autorités municipales.

### **3.3.4 L'attachement des Montréalais au mont Royal**

Si le projet pilote a été mal engagé et si sa mise en œuvre a connu des difficultés, la consultation qui a suivi a toutefois mis en valeur l'attachement des citoyens et des citoyennes pour ce lieu emblématique que représente le mont Royal, tant dans le paysage montréalais qu'au-delà de la région métropolitaine. Elle a aussi confirmé leur désir de participer à la définition de son avenir.

---

<sup>171</sup> Université de Montréal, doc. 9.2.1, p. 1-2

Pour les Montréalais et les Montréalaises, le parc du Mont-Royal est perçu non seulement comme un joyau, mais aussi comme un lien important entre deux parties de la ville. Le projet pilote et la consultation ont donné lieu à un double bénéfice. D'abord, ils ont stimulé le débat et, ensuite, ils ont encouragé la réflexion et suscité des compromis. C'est ainsi que bon nombre de participants opposés initialement au projet pilote et à quelque mesure de limitation du transit se sont prononcés en faveur de mesures atténuant l'utilisation de l'axe Camillien-Houde / Remembrance à des fins de raccourci.

### 3.3.5 Un effort de réflexion collective

La commission souscrit à la perspective de participants à la consultation voulant que cette dernière ait été l'occasion d'une discussion et d'une réflexion collective, non seulement sur une vision d'avenir pour le mont Royal, mais aussi sur la cohabitation des usages dans l'espace public : « *The rethinking of the voies d'accès au mont Royal (Camillien-Houde/Remembrance) is an important and timely opportunity to have a broader public discussion about cohabitation of public space among private motorised vehicles, active transportation (walking and cycling), public transit, and other uses or users (including non-human actors)*<sup>172</sup>. »

La consultation a permis une prise de conscience de la complexité des enjeux en présence. Ces enjeux ne sont pas seulement de nature technique et ils requièrent d'être abordés avec la collaboration de toutes les parties prenantes. Ils exigent surtout l'établissement de consensus avec les citoyens qui entendent prendre une place importante dans la définition du futur du mont Royal, un lieu qu'ils sont nombreux à fréquenter et à chérir.

Dans cette même perspective, la colère exprimée par des automobilistes transitant sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance doit être considérée. Elle traduit leur attachement à ce mode de transport en général et rappelle que les mesures de réduction des véhicules particuliers doivent être accompagnées de mesures de gestion du changement<sup>173</sup>. De plus, comme la consultation l'a mis en relief, ces mesures ne peuvent s'effectuer sans un accroissement important et diversifié des moyens de transports collectifs.

Au bilan, la commission estime que la consultation a répondu au second des objectifs poursuivis par la mise en œuvre du projet pilote : « *Alimenter la réflexion collective sur la vocation et sur la fonction de cet axe, en vue de son éventuel réaménagement* ». La participation importante à la consultation sous toutes ses formes et grâce à la multiplicité de moyens mis de l'avant par l'OCPM, se révèle un indicateur important du succès de celle-ci.

---

<sup>172</sup> Nik Luka, doc. 9.1.4.46, p. 1

<sup>173</sup> Richard Shearmur, doc. 9.1.6.26, p. 1

### 3.3.6 Des résultats peu concluants

Au terme de l'évaluation du projet pilote, à la lumière des données fournies par la Ville et des opinions formulées par les participants, la commission constate que les résultats du projet pilote sont peu concluants sous les aspects de la circulation, de l'expérience et de la sécurité.

L'objectif de réduction de la place de l'automobile au profit des transports collectifs et actifs et qui était annoncé comme un des fondements du projet pilote<sup>174</sup> a été partiellement atteint. Le projet pilote a effectivement permis la suppression de la majorité du transit automobile à travers le mont Royal. Toutefois il n'y a pas eu d'ajouts de transport collectif et, de façon générale, les données sur le transport actif pendant le projet pilote ne sont pas concluantes.

De plus, selon la perception des participants, l'interdiction du transit des véhicules particuliers s'est faite au détriment de l'accessibilité à la montagne.

De même, on ne peut dire qu'il y a eu une meilleure cohabitation des différents modes de transport et davantage de sécurité pour ses usagers, notamment les plus vulnérables. Automobilistes, cyclistes et piétons ont continué à circuler sur les mêmes axes et il y a encore eu des situations conflictuelles et des écarts de vitesse, chez les cyclistes en particulier. Les difficultés de déplacement sur la montagne des personnes à mobilité réduite, loin de s'atténuer, ont été accrues par certains aménagements découlant du projet pilote.

Les aménagements permettant des expériences paysagères et récréatives qui ont été mis en place pour le projet pilote ont été relativement bien reçus, mais ils ont été critiqués quant à leur emplacement et leur qualité.

Enfin, la consultation a révélé des manques sur le plan de la concertation, que ce soit avec les partenaires de la Table de concertation du Mont-Royal, Les amis de la montagne et nommément les cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal.

Une fermeture complète à la circulation de transit de l'axe Camillien-Houde / Remembrance ne pourrait être envisagée, selon la commission, qu'avec la mise en place de mesures d'accès à la montagne pour toutes les catégories d'usagers et suivant leur capacité réelle de se déplacer, ce qui est peu probable à court et moyen terme. Par ailleurs, le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal retient plutôt la mise en place de mesures de réduction de la circulation de transit afin de trouver un équilibre entre les aspects fonctionnels de transport et la mise en valeur du territoire.

---

<sup>174</sup> Présentation du Bureau du Mont-Royal – Séances d'information, doc. 3.4, p. 7

### **Recommandation #1**

***La commission recommande de maintenir la circulation automobile sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde / Remembrance, tout en revoyant son aménagement pour le transformer en une voie qui s'intègre mieux à la vocation du parc du Mont-Royal et respecte son patrimoine naturel.***

## **3.4 La vision de l'axe Camillien-Houde / Remembrance**

La section qui suit répond au deuxième volet du mandat confié à l'OCPM, soit d'actualiser une vision d'avenir de l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Une brève mise en contexte historique sera suivie d'un portrait de cette voie transformée en chemin de plaisance et des conditions qui en permettraient la réalisation.

### **3.4.1 Le contexte historique**

Depuis la création du parc du Mont-Royal, des questions au sujet de l'accessibilité, de la place du transport et de sa compatibilité avec sa vocation de parc se sont posées régulièrement. Les premiers plans d'un tramway au sommet suscitent des débats sur la protection du caractère du Mont-Royal, tandis qu'au début des années 1930, l'accès par automobile au nouveau chalet est considéré comme une « *profanation* » qui perturbe ce lieu paisible. Vingt ans plus tard, des préoccupations semblables au sujet de la destruction de la beauté et de la sérénité du parc sont soulevées face au nouvel axe Camillien-Houde / Remembrance proposé par la firme Clarke et Rapuano de New York, mandatée pour élaborer un plan de modernisation des infrastructures routières pour le secteur du mont Royal.

Bien que cette firme propose un « *parkway* » qui vise à offrir une promenade panoramique donnant accès au parc et non une grande artère, la vision du maire Drapeau diffère. L'aménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance s'inscrit dès lors dans un projet plus large de faire de la ville une métropole avec une fluidité de circulation améliorée et, cette nouvelle voie en particulier, est conçue pour alléger la circulation sur les rues avoisinantes. Au courant des trente années suivantes, l'accès par automobile est accepté, voire amélioré, pour conduire à des emplacements tels que le belvédère Camillien-Houde. Ce n'est qu'à partir de 1990 que la place de l'automobile est contestée de nouveau. Bien que l'accès au mont Royal en voiture soit maintenant admis, c'est la vision de l'axe Camillien-Houde / Remembrance comme grande artère qui est plutôt mise en cause.

C'est ainsi que le Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal de 1990 note que les infrastructures routières « *surdimensionnées* » semblent conçues pour le transit rapide, ce qui est en contradiction avec la vocation du parc. Le Plan préliminaire propose d'interrompre la circulation de transit automobile tout en permettant l'usage de l'automobile pour accéder au parc. À la suite d'une consultation publique au sujet du Plan préliminaire, le Bureau de consultation de Montréal conclut que l'usage de l'automobile serait à maintenir pour rendre la

montagne accessible à tous, mais recommande de mettre fin à la fonction de transit jugée incompatible avec la vocation de la montagne. Le Plan de mise en valeur du mont Royal de 1992, qui découle de la consultation publique de 1990, propose un réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance qui réduit la place de l'automobile et favorise l'accès par d'autres moyens tels que le transport en commun et le vélo.

Le Plan de transport de 2008 et le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal de 2009 en arrivent à des conclusions semblables : la circulation de transit constitue un problème et il y a un besoin de réduire la prédominance de l'automobile, tout en reconnaissant que c'est un moyen de transport privilégié par les visiteurs.

La commission constate que, bien que la place de l'automobile sur la montagne ne fasse pas l'unanimité depuis près de quatre-vingt-dix ans, aucun plan ou consultation depuis plus de vingt-cinq ans ne propose son interdiction. Avant tout, le problème demeure la circulation de transit, qui demeure encore aujourd'hui une préoccupation.

### 3.4.2 Un chemin de plaisance

Les études, consultations et plans proposés par le passé ainsi que les consultations menées dans le cadre du projet pilote confirment que l'accessibilité au mont Royal est une préoccupation majeure. Les participants à la présente consultation, notamment les familles et les personnes à mobilité réduite ont maintenu qu'un accès au mont Royal en automobile était essentiel; plusieurs ont rappelé les difficultés à se rendre à une destination précise lors du projet pilote, en particulier aux cimetières. Toutefois, au-delà de l'accessibilité, des participants ont souligné le plaisir que le parcours de l'axe Camillien-Houde / Remembrance leur apporte. Pour un grand nombre, la vitesse du trajet n'est pas un facteur primordial, c'est plutôt le fait de traverser le mont Royal qui fait partie de leur qualité de vie.

Plusieurs organismes, dont le Conseil régional de l'environnement de Montréal, l'Association des architectes paysagistes du Québec et Les amis de la montagne, ont mis de l'avant un aménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance en tant que route de promenade ou chemin qui permettrait de faire l'expérience du mont Royal, tout en découvrant le patrimoine paysager, naturel et culturel. Un tel chemin rejoindrait les objectifs du Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, soit de « *préserver les caractéristiques du cadre naturel* » ainsi que de « *favoriser la cohérence et la continuité des aménagements implantés sur les voies publiques, notamment au regard de la présence d'aménagements paysagers sobres*<sup>175</sup>. » L'axe Camillien-Houde / Remembrance devient ainsi un chemin que l'on emprunte, car il est agréable de la parcourir et non pour circuler rapidement ou pour éviter les bouchons de circulation. Il s'agit donc de passer de la recherche de la fluidité à la recherche de l'appréciation du paysage, comme suggéré par un participant<sup>176</sup>.

---

<sup>175</sup> Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, doc. 3.8

<sup>176</sup> Héritage Montréal, doc. 8.52.1, L. 952-953

La commission retient la vision d'un chemin qui s'intègre à la vocation du parc du Mont-Royal, tout en respectant son patrimoine naturel. Des participants, en ligne ou lors des audiences, se sont exprimés sur la vision et sur une appellation pour un tel chemin ou promenade. Par exemple, Les amis de la montagne ont utilisé le terme « *chemin de plaisance* », tandis que d'autres participants ont parlé de « *chemin de parc* ». Toutefois, sa traduction par « *parkway* » a rappelé à plusieurs l'aménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance durant les années 1950. Pour éviter toute confusion et pour refléter la vision qui s'est dégagée lors de la consultation, la commission a retenu l'expression suggérée par Les amis de la montagne, « *chemin de plaisance* » qui se traduit en anglais par « *scenic roadway* ».

### **Recommandation #2**

***La commission recommande le réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance en chemin de plaisance.***

Un réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance en chemin de plaisance comprend plusieurs éléments fondamentaux : le rétrécissement de la voie de circulation, l'ajout de verdure et d'arbres aux abords de la voie Camillien-Houde, ainsi que le remplacement des garde-fous et des barrières (Jersey) en béton par des arbres et arbustes, de même que des terre-pleins verts et arborés partout où c'est possible le long du parcours. En proposant un chemin de plaisance, la commission retient les deux éléments majeurs de la vision promue par Olmsted dans le design du parc du Mont-Royal, soit « *une œuvre d'art globale et démocratique* » qui permet aux citoyens de « *se ressourcer au contact de la nature*<sup>177</sup> ». Ainsi, l'accès au mont Royal est maintenu, tandis que les aspects « *surdimensionnés* » seraient corrigés et mieux intégrés au patrimoine naturel. De plus, au-delà d'une meilleure intégration au paysage naturel du mont Royal, une voie rétrécie avec un champ visuel réduit aurait comme effet de décourager la vitesse automobile. La commission est d'avis que le meilleur moyen de contrôler la circulation de transit est de réduire la vitesse automobile à travers le mont Royal.

### **3.4.3 L'aménagement du chemin de plaisance**

Afin de respecter l'esprit du parc du Mont-Royal tel que conçu par Olmsted, soit l'accès démocratique et le contact avec la nature, certains éléments d'aménagement nécessitent une attention particulière. L'objectif d'accessibilité soulève des questions de cohabitation entre les usagers, d'accessibilité universelle et d'aménagement des zones identifiées comme étant particulièrement problématiques en matière de sécurité, soit le belvédère Camillien-Houde, les falaises et le belvédère Soleil. L'aspect du contact avec la nature suscite d'autres questions, notamment la nécessité d'établir une distinction entre l'espace ville et l'espace mont Royal, en particulier aux entrées du parc, et de la traduire par une signalisation distinctive. Ces aspects de l'aménagement seront discutés dans la section qui suit.

---

<sup>177</sup> Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, doc. 3.8, p. 30

### ***La cohabitation entre usagers***

La cohabitation entre usagers a été évoquée à maintes reprises comme étant une préoccupation majeure chez les participants. Pour sa part, la commission adhère au principe proposé par un participant de « *Favoriser et protéger systématiquement les usagers les plus vulnérables. C'est-à-dire les piétons d'abord, les cyclistes ensuite les automobilistes*<sup>178</sup>. »

Plusieurs participants, notamment lors des ateliers créatifs, ont rappelé que le chemin de ceinture n'est toujours pas achevé, car il est interrompu à la hauteur de la voie Camillien-Houde. La traversée de cette voie est dangereuse pour les piétons. En fait, pour compléter ce chemin, il manque essentiellement la traverse piétonne prévue au-dessus de la voie Camillien-Houde. Selon la commission, les futurs travaux de réaménagement de la voie sont une occasion privilégiée pour aménager cette traverse afin qu'elle renforce la sécurité des piétons et favorise ainsi la cohabitation des usagers.

### ***Recommandation #3***

***La commission recommande de compléter le chemin de ceinture en aménageant la traverse piétonne prévue au-dessus de la voie Camillien-Houde.***

La vitesse des cyclistes sportifs est perçue comme un irritant par beaucoup d'automobilistes et de piétons. De nombreuses suggestions ont été formulées pour régler ce problème de cohabitation. Certains participants ont apporté des solutions telles que l'apposition de dos-d'âne pour ralentir la vitesse, de même que la séparation des voitures, piétons et vélos par des moyens comme des bollards et des glissières de béton. Cependant, plusieurs représentants d'organismes ou groupes de cyclistes ont repoussé ces alternatives en raison des dangers qu'elles représentent pour les cyclistes.

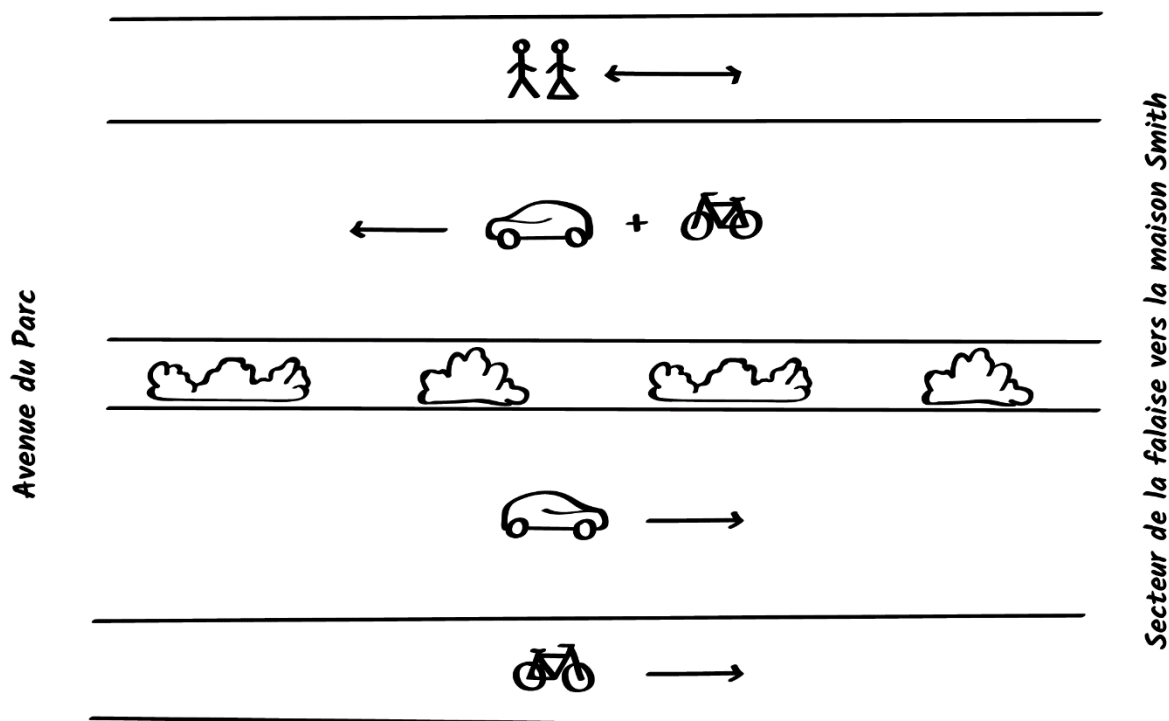
Pour ce qui est de la voie Camillien-Houde, la commission trouve intéressante la proposition d'une voie ascendante réservée uniquement aux vélos, séparée des véhicules et d'une voie descendante partagée avec les véhicules, avec un corridor séparé pour piétons. Ce type d'aménagement semble notamment avoir fait ses preuves ailleurs.

Toutefois, la conception d'éléments de design qui permettraient de rendre l'axe Camillien-Houde / Remembrance sécuritaire pour tous excède le mandat de la commission.

---

<sup>178</sup> Daniel Chartier, doc. 8.28.2, L. 2064-2067

Figure 6 : exemple d'aménagement de la voie Camillien-Houde



Source : OCPM

#### **Recommandation #4**

**La commission recommande que le réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance soit entrepris en concertation avec les parties prenantes, de façon à assurer la sécurité de chaque groupe concerné.**

#### **L'accessibilité universelle**

En juin 2011, la Ville a adopté une Politique municipale d'accessibilité universelle. L'aménagement actuel de la montagne ne favorise pas une accessibilité universelle pour tous les citoyens. Il a été démontré durant la consultation que pour les usagers du transport adapté, les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées, circuler sur le mont Royal était un parcours du combattant<sup>179</sup>. L'analyse effectuée par le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal), la Société logique et la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) identifient de nombreuses situations difficiles qu'affrontent les personnes avec des limitations fonctionnelles dans leurs déplacements sur la montagne. Les trois groupes ont réclamé que l'accessibilité universelle soit incluse de manière

<sup>179</sup> Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal), la Société logique et la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM), doc. 8.36



transversale, à toutes les étapes et échelles du projet de réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Il est requis non seulement de corriger les situations existantes, mais aussi de ne pas en créer de nouvelles.

#### ***Recommandation #5***

***La commission recommande que le chemin de plaisance et ses abords soient aménagés selon les principes d'accessibilité universelle.***

#### **3.4.4 Les zones à problème en matière de sécurité**

Trois zones ont été identifiées comme particulièrement problématiques en matière de sécurité : le belvédère Camillien-Houde, les falaises et le belvédère Soleil.

##### ***Le belvédère Camillien-Houde***

Le décès d'un cycliste ainsi que trois autres collisions avec blessés se sont produits entre 2015 et 2018<sup>180</sup> et sont liés à un virage en U pour accéder au belvédère Camillien-Houde. Seuls les véhicules provenant de l'ouest peuvent y entrer et doivent se diriger vers l'est pour en sortir. Toutefois, la signalisation porte à confusion, surtout pour les touristes.

Les solutions proposées lors de la consultation vont de l'interdiction totale des voitures au belvédère, l'installation d'arrêts, l'installation de minigiratoires, de traverses piétonnes et de feux de circulation. Comme dans le cas de la cohabitation entre piétons, cyclistes et voitures, la solution au problème que pose le belvédère Camillien-Houde n'est pas évidente. Il y a lieu d'évaluer différentes hypothèses qui permettraient un accès au belvédère en provenance des deux directions, et ce, d'une façon sécuritaire pour les piétons, cyclistes et voitures, tout en conservant une fluidité de la circulation. Parmi les solutions proposées, la commission trouve intéressante celle de minigiratoires à l'entrée et à la sortie du belvédère.

#### ***Recommandation #6***

***La commission recommande que la Ville modifie l'accès au belvédère Camillien-Houde d'une manière qui permet aux piétons, cyclistes et automobilistes d'y entrer et d'en sortir de façon sécuritaire, peu importe leur provenance et leur destination.***

Par ailleurs, la commission note que la réduction du nombre d'espaces de stationnement au belvédère Camillien-Houde durant le projet pilote ne semble pas avoir eu un impact sur la fréquentation du belvédère ou créé des difficultés liées à un manque de places de stationnement. De plus, les surfaces asphaltées créent des îlots de chaleur ainsi que des défis pour la gestion des eaux de surface, du déglçage en hiver et de l'érosion qui en découle.

---

<sup>180</sup> Rapport d'investigation du coroner concernant le décès de Clément Ouimet, doc. 5.8

### **Recommandation #7**

***La commission recommande que le nombre de places de stationnement pour voitures au belvédère Camillien-Houde soit réduit et remplacé par de la verdure et des espaces de détente.***

### **Les falaises**

La cohabitation entre piétons, cyclistes et voitures est particulièrement difficile au niveau encaissé entre les falaises de Camillien-Houde. L'espace est étroit, les champs de vision sont limités et le partage de la voie est particulièrement dangereux pour les cyclistes et les piétons. Des solutions suggérées par des participants incluent des voies de contournement pour cyclistes, l'élargissement de la route, la réduction de la vitesse à 20 km/heure à cet endroit et des feux de circulation en alternance. Selon la commission, il serait utile d'examiner la proposition de diviser en deux le segment de la voie Camillien-Houde encaissé entre les falaises : un des côtés serait réservé exclusivement aux piétons et aux cyclistes et l'autre aux automobiles avec des feux de circulation en alternance.

### **Recommandation #8**

***La commission recommande de revoir l'aménagement du segment de la voie Camillien-Houde encaissé entre les falaises afin de rendre sécuritaire le passage des piétons et des cyclistes et de faciliter la cohabitation de tous les usagers.***

Des mesures telles que des caméras de surveillance pourraient s'ajouter afin de renforcer la sécurité, surtout lors du déploiement de ces modifications. L'impact de ces changements sur la sécurité des usagers serait à évaluer après une période déterminée. Selon la commission, cette mesure aura non seulement comme effet de sécuriser cette section de la voie pour les piétons et cyclistes, mais aussi de ralentir la vitesse de la circulation des automobiles sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance.

### **Le belvédère Soleil**

L'installation du belvédère Soleil a été reçue d'une façon positive, bien que son esthétique et son accès par les piétons et les cyclistes aient été critiqués. C'est surtout son emplacement qui empiétait sur l'accotement qui a posé de sérieux problèmes de sécurité et de circulation. Plusieurs participants ayant apprécié la vue unique offerte par cette installation ont suggéré son déplacement de l'autre côté de la voie Camillien-Houde, au sommet de la falaise. Le belvédère Soleil pourrait être relié au belvédère Camillien-Houde par l'aménagement d'un sentier.

### **Recommandation #9**

***La commission recommande que le belvédère Soleil soit aménagé du côté sud de la voie Camillien-Houde, au sommet de la falaise, et que son design mette en valeur le paysage et le caractère naturels du mont Royal.***

### **3.4 5 La transition de l'espace ville et de l'espace mont Royal**

La conception de l'axe Camillien-Houde / Remembrance dans les années 1950 visait son intégration au système routier de la ville en proposant une alternative aux rues existantes autour de la montagne. Cette vision urbanistique qui privilégie la fluidité de la circulation automobile avant tout mérite d'être reconsidérée. La commission est d'avis qu'il est temps de réintégrer cet axe au mont Royal. La commission trouve intéressante la proposition mise de l'avant par Héritage Montréal et Vélo Québec qui proposent de soustraire cet axe du réseau artériel de la Ville et de le mettre sous l'administration du parc. Ce changement aurait aussi un effet sur les normes d'entretien et de déneigement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance, car un chemin de plaisance ne requiert pas le même équipement lourd qu'un grand boulevard ou même qu'une rue typique de Montréal.

#### ***Recommandation #10***

***La commission recommande que le chemin de plaisance Camillien-Houde / Remembrance fasse désormais partie du parc du Mont-Royal plutôt que du réseau routier montréalais.***

#### ***Les entrées***

Beaucoup de grands parcs urbains sont entourés de clôtures ou de murets avec des entrées bien définies<sup>181</sup>. Ces limites définissent ainsi l'espace urbain et l'espace parc, tandis que les entrées signalent la transition d'un espace à l'autre. Étant donné l'étendue du mont Royal, une signalisation distinctive et des aménagements de type portails seraient souhaitables pour indiquer aux visiteurs, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes, qu'ils quittent la ville et entrent sur le mont Royal.

#### ***Recommandation #11***

***La commission recommande de marquer les deux entrées de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance par des aménagements de type portail indiquant que l'on quitte l'espace de la ville et que l'on entre dans l'espace du mont Royal.***

En plus des entrées immédiates au mont Royal, les deux intersections qui mènent à la voie Camillien-Houde et au chemin Remembrance ne sont pas sécuritaires selon les participants. L'échangeur Remembrance / Côte-des-Neiges fait partie des aménagements développés au courant des années 1950 pour améliorer la fluidité de la circulation automobile et pour éviter les feux de circulation. Cet échangeur vétuste comporte des dangers pour les piétons, les cyclistes et même les automobilistes qui désirent accéder au parc du Mont-Royal de l'ouest. Le risque pour les cyclistes a été souligné par la représentante de Vélo Québec, qui a noté que le remplacement de l'échangeur était prévu depuis au moins dix ans. Les participants ont proposé

---

<sup>181</sup> Étude des meilleures pratiques de parcs urbains en termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la cohabitation, doc. 3.11, p. 11

des modifications pour mieux intégrer cette entrée, dont une intersection au sol et plus de verdure.

Selon les participants, l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde / chemin de la Côte-Sainte-Catherine n'est pas moins difficile ni moins dangereuse que celle de Remembrance / Côte-des-Neiges. Les problèmes de synchronisation des feux et de vitesse des véhicules ont notamment été soulevés.

De l'avis de la commission, il est important que le réaménagement des deux principales intersections menant au parc du Mont-Royal soit réalisé en prenant en considération la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

### **Recommandation #12**

#### **La commission recommande :**

- ***que les travaux sur l'échangeur Remembrance / Côte-des-Neiges prévus depuis plusieurs années soient entrepris dans les meilleurs délais pour assurer une sécurité accrue pour tous les usagers;***
- ***que l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde / Chemin de la Côte-Sainte-Catherine soit réaménagée, en accordant une attention particulière aux besoins et à la sécurité des piétons et des cyclistes afin de rendre l'accès au parc plus convivial.***

La Direction de la santé publique a attiré l'attention de la commission sur le fait que le nombre de voies et le débit de circulation de l'avenue du Parc sont démesurés par rapport aux autres voies encerclant la montagne et soulèvent des enjeux de sécurité pour l'accès au parc. Malgré que son mandat porte sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, la commission est sensible à cette préoccupation et suggère à la Ville de prendre en considération cet enjeu dans les réaménagements futurs.

### **3.4.6 Une signalisation distinctive**

Le développement d'une signalisation distinctive pour le parc et son pourtour est une manière de souligner la transition entre l'espace ville et l'espace mont Royal, de diriger les visiteurs vers le parc et de s'orienter sur la montagne même.

Selon la commission, il y aurait lieu de développer une signalisation distinctive, respectueuse du caractère patrimonial des lieux et qui tient compte de la présence de touristes.

Même s'il existe plusieurs entrées pédestres au parc du Mont-Royal, certains participants ont rapporté qu'il faut parfois les chercher parce qu'elles ne sont pas faciles à repérer. Selon la commission, il y aurait lieu d'améliorer la signalisation dans le voisinage immédiat des entrées de

la montagne et au centre-ville afin de mener les visiteurs plus facilement aux différentes entrées du mont Royal. Des plans de localisation pourraient être aménagés à ces entrées.

De plus, plusieurs participants ont indiqué qu'à l'intérieur du parc, les indications n'étaient pas toujours suffisamment claires pour s'orienter et se déplacer dans les sentiers. Un effort devra être fait pour améliorer la signalisation et la rendre visuellement cohérente à l'intérieur et à l'extérieur du parc. À titre d'exemple, la commission propose l'utilisation de pictogrammes pour distinguer le niveau de difficulté et les distances.

### **Recommandation #13**

***La commission recommande d'adopter une signalisation distinctive dans le parc, aux entrées et dans les rues avoisinantes pour orienter les usagers.***

#### **3.4.7 Les stationnements**

Les stationnements de la maison Smith et du lac aux Castors offrent 725 places de stationnement. Or, l'étude de 2012,<sup>182</sup> comme les données<sup>183</sup> recueillies pendant le projet pilote par la Ville sur l'offre de stationnement, ont démontré que, sauf les samedis et dimanches après-midi d'été et certains jours fériés, ces stationnements sont largement sous-utilisés.

Il y a quelques années, la Table de concertation du Mont-Royal proposait de retrancher 30 % de l'ensemble des places de stationnement sur la montagne<sup>184</sup>. Selon des participants, ces espaces devraient être soustraits aux stationnements de la maison Smith qui sont les plus démesurément grands.

L'espace ainsi libéré devrait être revégétalisé de manière<sup>185</sup> à lui redonner son caractère naturel et plus respectueux de l'esprit du parc. L'espace restant, tout en demeurant un stationnement, devrait lui aussi être végétalisé en bonne partie pour recréer une canopée et embellir le lieu, lutter contre les îlots de chaleur et favoriser une meilleure gestion des eaux de ruissellement. Il y aurait aussi avantage à remplacer, si possible, le revêtement du sol par un autre matériau plus conforme au caractère d'un parc que l'asphalte.

---

<sup>182</sup> Étude de fréquentation des stationnements du parc et hors parc – 2012, doc. 6.2.1.1

<sup>183</sup> Suivi du projet pilote sur le Mont Royal – Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe, doc. 3.14, figures 7-3, 7-5, et 7-6, p. 65-67

<sup>184</sup> Table de concertation du Mont-Royal, registre des consensus :

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/EXT\\_BURMTROYAL\\_TC\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REGISTRE-CONSENSUS-TCMR\\_15JUN2018.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/EXT_BURMTROYAL_TC_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REGISTRE-CONSENSUS-TCMR_15JUN2018.PDF), consulté le 15 mars 2019

<sup>185</sup> Table de concertation du Mont-Royal, registre des consensus :

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/EXT\\_BURMTROYAL\\_TC\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REGISTRE-CONSENSUS-TCMR\\_15JUN2018.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/EXT_BURMTROYAL_TC_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REGISTRE-CONSENSUS-TCMR_15JUN2018.PDF), consulté le 15 mars 2019

Pour atteindre un tel objectif de réduction sans nuire à l'accès au parc, trois conditions préalables doivent être remplies : des stationnements alternatifs, une navette adaptée aux besoins et des mesures d'accompagnement.

L'ensemble des places disponibles aux abords immédiats de la montagne sont en nombre largement supérieur au nombre de places à retrancher au sommet du parc. Le relevé des espaces de stationnement, effectué en 2012<sup>186</sup> pour le compte de la Ville, rapporte que pas moins de 7 700 places sont disponibles sur les flancs de la montagne.

L'autre condition essentielle consiste à mettre en place un système de navette pour relier les espaces de stationnement périphériques aux principaux points d'intérêt du Mont-Royal. Cette navette, fréquente et efficace, serait spécialement aménagée pour recevoir l'équipement des visiteurs. Elle serait en service les fins de semaine et les jours fériés. Cette navette pourrait être électrique et, avec les avancées récentes de la technologie, pourrait possiblement très bientôt être autoguidée.

Enfin, pour bien gérer le recours aux stationnements alternatifs en périphérie de la montagne, surtout durant les premières années, il faudra mettre en place plusieurs mesures d'accompagnement, principalement en diffusant abondamment l'information, en s'efforçant de répondre aux préoccupations des gens, en incitant à l'essai et en apportant rapidement les améliorations requises en cours de route.

Parmi les mesures importantes pour informer les automobilistes de la disponibilité de places de stationnements alternatifs, mentionnons par exemple des panneaux dynamiques aux entrées du parc indiquant le nombre de places disponibles au sommet et invitant les visiteurs à utiliser les autres espaces de stationnement, une application sur Internet, et des dépliants d'information sur l'itinéraire pour se rendre aux stationnements

La désignation de places réservées dans les stationnements de la montagne (pour les personnes à mobilité réduite et les familles avec de jeunes enfants) est également une mesure à utiliser. Enfin, la tarification de la navette et des stationnements peut aussi s'avérer un outil efficace pour agir positivement sur leur utilisation. La commission note cependant que la tarification ne devrait pas avoir pour effet de pénaliser indûment les personnes plus démunies et les familles.

---

<sup>186</sup> Étude de fréquentation des stationnements du parc et hors parc – 2012, doc. 6.2.1.1

#### **Recommandation #14**

**La commission recommande de réduire considérablement le nombre de places de stationnement à la maison Smith et d'aménager les stationnements dans l'esprit du parc sous réserve :**

- **d'ententes avec les propriétaires de stationnements en périphérie;**
- **de la mise en place d'un système de navette;**
- **du déploiement de mesures d'accompagnement des usagers.**

#### **3.4.8 L'offre de transport collectif**

La commission partage l'avis d'une majorité de participants à la consultation selon lequel pour atteindre l'objectif de réduction du nombre de véhicules particuliers sur la montagne, il faut accroître le nombre de personnes qui y accèdent au moyen du transport actif et collectif. L'organisation du réseau de transport collectif doit être repensée pour bien desservir la montagne. De plus, des outils d'information et de marketing doivent encourager la population à venir à la montagne en métro, en autobus et bientôt par le REM.

Comme l'ont suggéré des participants, la commission estime qu'il faut repenser la desserte de la montagne pour offrir un plus grand choix d'accès. Ainsi, comme certains l'ont relevé, il existe plusieurs stations de métro ceinturant la montagne dans un rayon de moins de deux kilomètres et cet atout est sous-exploité actuellement. De même, la montagne pourrait bientôt profiter de l'arrivée des nouvelles stations du REM dans le voisinage. D'autres ont souligné l'intérêt qu'il y aurait à mieux cibler la clientèle des touristes pour les amener du centre-ville au mont Royal, celui-ci étant le deuxième lieu le plus prisé à Montréal par les visiteurs.

Aussi, il a été mentionné que même les deux circuits d'autobus existants sur la montagne pêchaient par manque de visibilité. Ne pourrait-on pas, occasionnellement, maquiller des bus et inciter les gens à monter à bord pour venir à la montagne? Au minimum, ne pourrait-on pas annoncer la montagne, inviter les gens à y venir en transport collectif en utilisant les panneaux publicitaires à l'arrière ou sur les côtés des autobus, ou sur les quais de certains métros comme Place-des-Arts, McGill, Peel, Côte-des-Neiges, Outremont, Université de Montréal, ou Mont-Royal? D'autre part, les avancées considérables des technologies permettant les annonces visuelles et sonores dans les véhicules – autobus et métro – pourraient certainement contribuer à diriger les gens vers la montagne.

Enfin, plusieurs participants ont regretté que les autobus menant à la montagne ne soient pas conçus pour recevoir les équipements que les visiteurs apportent à la montagne, de la même façon dont la STM a transformé les autobus (ligne 747) qui mènent à l'aéroport afin qu'ils puissent accueillir les bagages.

### **Recommandation #15**

#### **La commission recommande :**

- ***de repenser l'offre de transport collectif en connectant mieux la montagne aux réseaux existants d'autobus et de stations de métro, de même que du futur REM;***
- ***d'utiliser les moyens d'information et de marketing disponibles pour inciter les usagers à se rendre à la montagne en transport collectif;***
- ***d'aménager les autobus menant à la montagne pour qu'ils puissent recevoir les équipements nécessaires aux activités des personnes qui s'y rendent.***

### **3.5 La gouvernance**

Le chapitre 1 décrit la petite histoire des voies d'accès en rappelant les principales modifications survenues sur le mont Royal depuis le début du 19<sup>e</sup> siècle pour en aménager l'espace et la circulation. Il rappelle aussi les principales recommandations des consultations publiques tenues successivement depuis trente ans et durant lesquelles les citoyens de Montréal se sont mobilisés pour y apporter leurs observations et leurs suggestions afin de mettre en valeur et de protéger la montagne.

Cette mobilisation citoyenne s'est reproduite à nouveau à l'occasion de la consultation qui fait l'objet du présent rapport; elle s'est traduite de manière forte et exceptionnelle. Tout comme un grand nombre de participants, la commission constate cependant que les enjeux soulevés récemment concernant le mont Royal demeurent sensiblement les mêmes que ceux relevés lors des précédentes consultations. Ces derniers sont nommés dans le tableau 1 de ce rapport : circulation de transit, cohabitation des usagers, aménagements des voies et de leurs abords, transport collectif, accessibilité pour tous, stationnements, paysages, patrimoine et attractivité, entre autres. La commission note aussi que les plans découlant de ces consultations ont toujours pris en charge la plupart des recommandations formulées pour faire face à ces enjeux.

Il y a lieu de signaler qu'en 1990 le Bureau de consultation de Montréal (BCM) proposait d'interrompre la circulation de transit automobile sur l'axe CHR et qu'en 2008, l'OCPM recommandait de mettre en place un projet pilote de détournement de la circulation de transit sur le mont Royal.

Dès 1992, le Plan de mise en valeur du mont Royal proposait, entre autres, de limiter la circulation automobile sur la voie Camillien-Houde et de la redimensionner pour limiter le transit rapide, de réduire la taille des stationnements et d'améliorer la desserte des transports collectifs. Près de trente ans plus tard, force est de constater que les plus importantes de ces recommandations n'ont pas été mises en œuvre. Il faut s'interroger sur le fait que la présente commission, tout comme les participants à la consultation, se retrouve à établir des constats semblables et à formuler sensiblement les mêmes recommandations que les commissions l'ayant précédée.



### ***Un bureau de projet pour actualiser la vision du chemin de plaisance***

La commission note que le Bureau du Mont-Royal, créé en 2004 en même temps que la Table de concertation du Mont-Royal, exerce essentiellement un rôle de coordination, de suivi et de conseil<sup>187</sup>. Il n'est pas de l'intention de la commission de s'immiscer dans l'organisation administrative de la Ville, mais il y a lieu de s'interroger sur les moyens à mettre en place pour assurer le leadership de ce projet majeur et coordonner l'implantation des mesures retenues à la suite de la présente consultation. Il s'agit d'actualiser la vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance, de la traduire en plan avec des objectifs et des critères d'intervention, de même que des échéanciers. Par la suite, il faut en coordonner la mise en œuvre qui requerra la contribution de services municipaux et de partenaires externes nombreux.

C'est pourquoi la commission juge opportun que soit constitué un bureau de projet spécifique pour le chemin de plaisance et qui serait chargé de planifier et coordonner cet important chantier. L'ampleur de la tâche, la multiplicité des intervenants et partenaires et les attentes des citoyens justifient cette mesure. Bien entendu, pour mener à bien ce chantier, le bureau de projet devra disposer de l'autorité suffisante et des ressources humaines et financières nécessaires.

#### ***Recommandation #16***

##### ***La commission recommande :***

- ***de mettre en place un bureau de projet spécifique pour le chemin de plaisance qui sera chargé de concevoir et de coordonner la mise en œuvre du plan qui actualisera la vision et les objectifs d'aménagement;***
- ***de doter cette unité de l'autorité requise et des ressources humaines et financières nécessaires à cette responsabilité;***
- ***de rendre public régulièrement l'état d'avancement des travaux.***

---

<sup>187</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=1676,2442694&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=1676,2442694&_dad=portal&_schema=PORTAL), consulté le 24 mars 2019



## CONCLUSION

La présente consultation visait à évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour des véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance et à établir une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal.

Le projet pilote s'inscrivait dans la foulée de rapports de consultations antérieures puisque des mesures d'interruption ou de détournement de la circulation de transit automobile avaient été proposées dès 1990 par le Bureau de consultation de Montréal, puis en 2008 par l'OCPM.

Le projet pilote s'est déroulé sur une période de cinq mois, soit du 2 juin au 31 octobre 2018. Les activités de consultation et d'animation qui l'accompagnaient se sont déroulées du 1<sup>er</sup> mai au 4 décembre 2018. Ces activités ont permis à plus de 13 000 personnes, groupes de citoyens ou organismes d'y assister ou d'y participer, que ce soit en personne ou en ligne. La commission a reçu 1 873 opinions dont 689 mémoires écrits, présentés ou uniquement déposés, et 1 184 opinions en ligne. Il s'agit d'une participation exceptionnelle suscitée par une forte mobilisation de citoyens face au projet pilote.

Ce projet a été perçu comme précipité, d'autant qu'il n'avait pas fait l'objet de concertation préalable avec les principaux partenaires et qu'il survenait dans un contexte de congestion majeure de la circulation en périphérie de la montagne. Les objectifs poursuivis par le projet pilote, de même que les résultats attendus, étaient imprécis ou manquants et n'ont pas été communiqués avec les précautions requises par les autorités de la Ville, d'autant que le projet pilote bousculait les habitudes de transport quotidien d'un grand nombre de Montréalais. Il a donc posé un problème d'acceptabilité sociale dès le départ.

Au bilan, les données de suivi fournies par la Ville, de même que l'évaluation effectuée par les participants à la consultation, ne permettent pas à la commission de conclure à une réussite du projet pilote tel que proposé. Les résultats s'avèrent décevants en regard des visées sous-jacentes au projet. Certes, il y a eu réduction importante du transit automobile, mais en contrepartie le transport actif et collectif n'a pas connu d'accroissement. La cohabitation entre piétons, cyclistes et automobiliste circulant tous sur le même axe a continué d'être conflictuelle, d'autant que certains aménagements ou restrictions de parcours ont eu pour effet de l'exacerber. Les expériences récréatives ou paysagères, même si bien reçues, ont fait l'objet de critiques.

Toutefois, il y a lieu de reconnaître que l'objectif d'alimenter la réflexion collective sur la vocation et la fonction de l'axe Camillien-Houde / Remembrance en vue de son réaménagement a été largement atteint. La consultation sur le projet pilote a eu les bénéfices suivants : elle a sensibilisé les participants aux enjeux concernant la protection et la mise en valeur du mont Royal; a permis une évolution de points de vue divergents vers des compromis; et a révélé le grand attachement des Montréalais à ce lieu emblématique. Elle a surtout confirmé que les citoyens veulent être partie prenante à toute décision concernant l'aménagement des espaces publics qu'ils fréquentent et auxquels ils tiennent beaucoup. La consultation a enfin rappelé que la réduction du transport

automobile ne peut s'effectuer sans une amélioration importante et diversifiée du transport collectif et sans la mise en place de mesures d'accompagnement du changement.

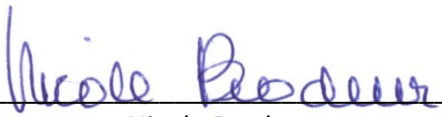
La vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance qui ressort de cette consultation et dont la commission recommande les principaux éléments en vue de son actualisation, est celle d'un chemin de plaisance. Celui-ci vient s'inscrire dans la continuité de la vision promue par Olmsted lors du design du parc du Mont-Royal et qui se caractérisait par deux traits majeurs: « *une œuvre d'art globale et démocratique* » qui permet aux citoyens de « *se ressourcer au contact de la nature* »<sup>188</sup>.

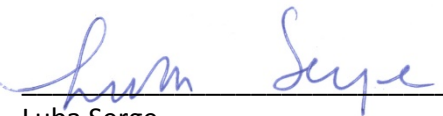
Plusieurs des recommandations contenues dans le présent rapport reprennent la teneur de celles formulées dans les rapports de consultation du Bureau de consultation de Montréal en 1990 et de l'OCPM en 2008. La commission estime que la mise en œuvre du vaste chantier qui transformera l'axe Camillien-Houde / Remembrance en un chemin de plaisance exigera à la fois du leadership et de la détermination. Pour y parvenir, la Ville devra notamment mettre en place une instance administrative spécifique chargée de diriger ce chantier et doter celle-ci de l'autorité et des ressources requises pour le mener à terme.

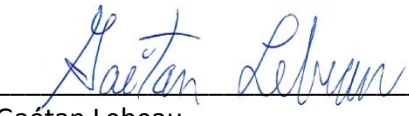
En terminant, la commission tient à remercier les représentants de la Ville pour leur présentation et les documents déposés, de même que pour leurs réponses aux questions provenant des participants ou de la commission. Leur collaboration soutenue tout au long de la démarche a facilité le travail de la commission.

La commission remercie aussi tous les citoyens, organismes ou regroupements qui ont contribué à l'évaluation du projet pilote et à la définition d'une vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde / Remembrance en posant des questions, en participant aux ateliers créatifs, en soumettant des opinions en ligne et en présentant des mémoires. La qualité de la participation et des présentations, de même que des contributions de nature plus technique ont alimenté et enrichi la réflexion de la commission.

Fait à Montréal, le 18 avril 2019.

  
\_\_\_\_\_  
Nicole Brodeur  
Présidente de commission

  
\_\_\_\_\_  
Luba Serge  
Commissaire

  
\_\_\_\_\_  
Gaétan Lebeau  
Commissaire

---

<sup>188</sup> Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, doc. 3.8

## **Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat**

### **Le mandat**

Le 14 mars 2018, le comité exécutif confiait à l'Office de consultation publique de Montréal le mandat de tenir une consultation publique « *prenant la forme d'activités d'interaction avec le public, visant à évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie de Camillien-Houde / Remembrance et à établir une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal*<sup>189</sup>. » Ce mandat est encadré par l'article 83.3° de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11-4).

### **La consultation publique**

La documentation relative au projet a été rendue disponible sur le site Internet de l'OCPM ainsi qu'à ses bureaux le 8 mai 2018.

Pour diffuser l'information relative aux consultations publiques, l'OCPM s'appuie aussi sur une communauté de citoyens et d'organismes qui suivent ses activités. Ainsi, la présente consultation a été annoncée aux plus de 7 500 abonnés à son infolettre, aux 11 000 abonnés à ses pages Facebook et Twitter, et à plus de 18 000 personnes résidant dans les quartiers limitrophes ayant reçu un dépliant.

Une rencontre préparatoire a eu lieu le 27 avril 2018 aux bureaux de l'Office avec les représentants du Bureau du Mont-Royal.

La commission a tenu deux séances d'information le 10 mai 2018 dans l'arrondissement de Ville-Marie, à l'hôtel Bonaventure, et une le 15 mai 2018 dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grace, à l'église Notre-Dame-des-Neiges, une soirée synthèse de relance de la consultation le 8 novembre 2018, aux bureaux de l'OCPM, ainsi que sept séances d'audition des opinions les 28, 29, 30 novembre et les 3, 4 décembre 2018, au même endroit.

Les séances d'information et la soirée synthèse de relance de la consultation ont été intégralement diffusées en vidéo sur Facebook et sa chaîne YouTube. Plus de 1 500 personnes ont suivi ces soirées, en direct ou en différé, en plus des personnes présentes dans la salle.

---

<sup>189</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.3, p. 1

**La commission et son équipe**

Nicole Brodeur, présidente de la commission  
Luba Serge, commissaire  
Gaétan Lebeau, commissaire  
Élise Naud, secrétaire-analyste  
Marc-André Lapointe, analyste stagiaire

**L'équipe de l'OCPM**

Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications  
Louis-Alexandre Cazal, webmestre  
Hadrien Chénier-Marais, responsable de la mobilisation et de la participation en ligne  
Luc Doray, secrétaire général  
Élisabeth Doyon, designer multimédia  
Guy Grenier, coordonnateur de démarches participatives  
Dylan Hervé, collaborateur  
Laurent M. Lafontant, préposé à l'accueil  
Lizon Levesque, adjointe administrative  
Christelle Lollier-Théberge, préposée à l'accueil  
Denise Mumporeze, préposée à l'accueil  
Anik Pouliot, directrice des communications  
Nicole Uwimana, préposée à l'accueil  
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation  
Mohamed-Ali Yanouri, analyste

***Pour le Bureau du Mont-Royal de la Ville de Montréal***

Pierre-Paul Savignac, chef de division  
Claudia Villeneuve, architecte paysagiste  
Isabelle Girard, régisseuse, parc du Mont-Royal  
José Froment, chargée de projets  
Noémie Bélanger, conseillère en aménagement

***Pour le service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal***

Thomas Bissuel-Roy, conseiller en aménagement – chef d'équipe  
Cédric Chassaing-Cuvillier, conseiller en aménagement  
Isabelle Morin, cheffe de division  
Elise Cecyre, ingénieure  
Adham Badran, ingénieur

***Pour la Société de transport de Montréal (STM)***

Sébastien Gagné  
Olivier Pouliot

***Pour le service de Police de la Ville de Montréal (SPVM)***

Marie-Claude Dandenault, commandante, cheffe du poste de quartier 20

André Poirier, conseiller en communication

**Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)**

***Soirée d'information du 10 mai 2018***

Sylvie Demers

Michael Silas

Nadia Alexan

Dinu Bumbaru

Philippe Tomlinson

Jill Morton

Howard Hoppenheim

Alex Zydenbos

Daniel Chartier

Anne Bessin

Beverly Colquhoun

Hélène Lefranc

Henri Kuperberg

Jane MacGregor

Frances De Verteuil

Hubert Villeneuve

Kirsten Nellen

Michael Gale

Arlene Lutter

Hélène Panaïoti

Louis Trudel

Jennifer Krane

***Soirée d'information du 15 mai 2018***

Jill Morton

Jean-Pierre Saraz

Jean Thompson

Louise Chenvert

Alexandre Danes

Wanda Bédard

Gilles Labelle

Hélène Panaïoti

Sophie De Corwin

Michael Shafter

André Chouinard

Marc-Antoine Desjardins

Jean Dufresne

Anick Terral

Myriam Grondin

Luc Gervais

Henry Kuperberg

Angela Rahaniotis

Chantal Doiron

Khalil Nouhi

Suzan Phaneuf

**Soirée synthèse de relance de la consultation du 8 novembre 2018**

Jean Thomson

Marc Gaudin

Daniel Chartier

Raymond Cherrier

Bernard Brown

Gilles Labelle

Claire Durand

Johan Quemkens

Jean Leduc

Élisabeth Roux

Lise St-Denis

Pamela Sierra

Renaud Chartier

Richard Lalonde

Michael Silas

Pierre-Louis Houle

Alice Lacoursière

Thérèse Boucher

Jean-Pierre Dejean

Alfred Bernier

Marie-Odile Trépanier

José Dibona

Sophie Girouard

Alberto Martinez

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis une opinion écrite avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous les rubriques 8, 9 et 10.





## Annexe 2 – Le dossier de documentation

- 1. Procédure et objet du mandat**
  - 1.1. Sommaire décisionnel
  - 1.2. Recommandation
  - 1.3. Résolution – Comité exécutif – CE18 0407
  
- 2. Démarche de consultation**
  - 2.1. Dépliant (version anglaise)
  - 2.2. Feuillet promotionnel – été 2018
  - 2.3. Feuillet promotionnel – soirée de relance de la consultation
  
- 3. Documentation déposée par la Ville de Montréal**
  - 3.1. Document de présentation de la Ville de Montréal
    - 3.1.1. Schéma de circulation du projet pilote
  - 3.2. Impact sur la circulation de la coupure du transit aux véhicules particuliers sur l'axe Remembrance / Camillien-Houde
  - 3.3. Document présenté par la Ville de Montréal lors de la conférence de presse du 27 avril 2018
  - 3.4. Présentation du Bureau du Mont-Royal – Séance d'information du 10 mai 2018
  - 3.5. Synthèse du plan de suivi du projet pilote interdisant le transit des véhicules particuliers sur l'axe Remembrance/Camillien-Houde
  - 3.6. Animation expliquant le schéma de circulation sur le mont Royal pendant le projet pilote
    - 3.6.1. Version anglaise
  - 3.7. Informations additionnelles pour l'accès au cimetière Mont-Royal
  - 3.8. Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal – ministère de la Culture et des Communications – 2018 : [https://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=3355&tx\\_lesecrets\\_pi1%5Becrit%5D=828&cHash=54e26f440b56b61b4911eccb11198e2e](https://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=3355&tx_lesecrets_pi1%5Becrit%5D=828&cHash=54e26f440b56b61b4911eccb11198e2e)
  - 3.9. Le Mont-Royal à pied c'est accessible!
  - 3.10. Le chemin de la montagne : Aux limites du parc du Mont-Royal la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, L'évolution du territoire – 2018
    - 3.10.1. Extraits : Le chemin de la montagne : Aux limites du parc du Mont-Royal, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, L'évolution du territoire – 2018
  - 3.11. Étude des meilleures pratiques de parcs urbains en termes d'accessibilité, de mobilité et de gestion de la cohabitation des modes de déplacement – 2018
  - 3.12. Présentation du Bureau du Mont-Royal (partie 1) – 8 novembre 2018 (English version)
  - 3.13. Présentation du Bureau du Mont-Royal (partie 2) – 8 novembre 2018 (English version)
  - 3.14. Suivi du projet pilote – retrait du transit des véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde et Remembrance – Novembre 2018
  - 3.15. Étude de fréquentation des aménagements temporaires – Parc du Mont-Royal - 2018

#### **4. Documentation déposée par les participants**

- 4.1. Pétition du «NON» : <https://www.change.org/p/val%C3%A9rie-plante-non-%C3%A0-l-interdiction-de-traverser-le-mont-royal-en-voiture>
- 4.2. Pétition du «OUI» : <https://www.change.org/p/oui-%C3%A0-l-interdiction-de-traverser-le-mont-royal-en-voiture>

#### **5. Documents et liens utiles**

- 5.1. Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (PPMVMR) – 2009 (version anglaise)
- 5.2. Rapport de l'OCPM sur le PPMVMR – 2008 : [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P24/Rapport\\_protection\\_mont\\_royal.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P24/Rapport_protection_mont_royal.pdf)
  - 5.2.1. Projet de Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal - 2008
- 5.3. Plan de transport – 2008 (version anglaise)
- 5.4. Politique protection et de mise en valeur des milieux naturels – 2004 (English version)
- 5.5. Plan de mise en valeur du mont Royal - 1992
- 5.6. Rapport de consultation publique du Bureau de consultation de Montréal : L'avenir de la montagne, Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal – 1990
  - 5.6.1. Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal – 1990
- 5.7. Forum public - Les amis de la montagne - Accessibilité à la montagne : Enjeux et défis d'aujourd'hui - 17 mai 2018 : <http://webtv.coop/group/video/Accessibilite-a-la-montagne-Enjeux-et-defis-d039aujourd039hui-17-mai-2018/bd4c5ffe1d28fdbdfa2098c185034018/f62aa88c2f4ab0f3f012a7f20562b980>
- 5.8. Rapport d'investigation du coroner concernant le décès de Clément Ouimet
- 5.9. Présentation faite au comité exécutif de la Ville de Montréal par le Bureau du Mont-Royal le 31 octobre 2018
- 5.10. Enquête origine – destination – 2013 : <https://exo.quebec/fr/a-propos/portrait-mobilite/enquete-od-2013>

#### **6. Travaux de la commission**

- 6.1. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec la Ville de Montréal – 27 avril 2018
- 6.2. Demandes d'information faites par des participants lors de la séance d'information du 10 mai 2018
  - 6.2.1. Réponse de la Ville de Montréal – 6 juin 2018
    - 6.2.1.1. Étude de fréquentation des stationnements du parc et hors parc – 2012
    - 6.2.1.2. Carte de Clarke et Rapuano (1950) superposée de la carte de l'état actuel du secteur
    - 6.2.1.3. Photos aériennes et obliques des voies et stationnements
    - 6.2.1.4. Nombre de cyclistes sur la voie Camillien-Houde – Vélo-Québec
    - 6.2.1.5. Information sur les cyclovias 2018
- 6.3. Demandes d'information faites par des participants lors de la séance d'information du 15 mai 2018
  - 6.3.1. Réponse de la Ville de Montréal – 6 juin 2018

- 6.3.2. Réponse de la Ville de Montréal – 13 juillet 2018
  - 6.3.2.1. Le Mont-Royal : Portrait des collisions impliquant au moins un véhicule motorisé (2013-2017) – juin 2018
- 6.4. Demande d'information de la commission – 6 juin 2018
  - 6.4.1. Réponse de la Ville de Montréal – 13 juillet 2018
    - 6.4.1.1. Grille d'évaluation du projet pilote – juillet 2018
- 6.5. Question de la commission – 6 septembre 2018
  - 6.5.1. Réponse de la Ville de Montréal – 21 septembre 2018
- 6.6. Synthèse des ateliers créatifs (English version)
- 6.7. Données brutes des questionnaires en ligne en format séparées par des virgules
  - 6.7.1. Questionnaire préalable – 30 avril au 29 juin 2018
    - 6.7.1.1. Entêtes
    - 6.7.1.2. Données
  - 6.7.2. Questionnaire sur les impressions du projet pilote – en ligne – 31 août au 15 octobre
    - 6.7.2.1. Entêtes
    - 6.7.2.2. Données
  - 6.7.3. Questionnaire sur les impressions du projet pilote – *in situ* – 22 juin au 15 octobre
    - 6.7.3.1. Questionnaires – tablettes – maison Smith et chalet de la montagne
      - 6.7.3.1.1. Entêtes
      - 6.7.3.1.2. Données
    - 6.7.3.2. Questionnaire – interceptions en personne
      - 6.7.3.2.1. Entêtes
      - 6.7.3.2.2. Données
- 6.8. Analyse automatisée des questionnaires
  - 6.8.1. Questionnaire préalable – 30 avril au 29 juin 2018
  - 6.8.2. Questionnaire sur les impressions du projet pilote – en ligne – 31 août au 15 octobre
  - 6.8.3. Questionnaire sur les impressions du projet pilote – *in situ* – 22 juin au 15 octobre
    - 6.8.3.1. Questionnaires – tablettes – maison Smith et chalet de la montagne
    - 6.8.3.2. Questionnaire – interceptions en personne
- 6.9. Synthèse des résultats des questionnaires et de la plateforme de consultation – OCPM
  - 6.9.1. Annexe 1
- 6.10. Présentation de l'OCPM – soirée de relance de la consultation – 8 novembre 2018 (English version)
- 6.11. Demandes d'information faites par des participants lors de la soirée de relance de la consultation du 8 novembre 2018
  - 6.11.1. Réponses de la Ville de Montréal – 26 novembre 2018
- 6.12. Réponse de la Ville de Montréal à une question de la commission lors de la soirée d'audition des opinions du 29 novembre 2018 – 4 décembre

## 7. Transcriptions et webdiffusions

- 7.1. Transcription de la séance d'information du 10 mai 2018

- 7.1.1. Webdiffusion de la séance d'information du 10 mai 2018
- 7.2. Transcription de la séance d'information du 15 mai 2018
  - 7.2.1. Webdiffusion de la séance d'information du 15 mai 2018
- 7.3. Transcription de la soirée de relance de la consultation publique – 8 novembre 2018
  - 7.3.1. Webdiffusion de la soirée de relance de la consultation publique – 8 novembre 2018
- 7.4. Transcription de la séance d'audition des opinions du mercredi 28 novembre 2018
- 7.5. Transcription de la séance d'audition des opinions du jeudi 29 novembre 2018
- 7.6. Transcription de la séance d'audition des opinions du vendredi 30 novembre 2018
- 7.7. Transcription de la séance d'audition des opinions du lundi 3 décembre en pm
- 7.8. Transcription de la séance d'audition des opinions du lundi 3 décembre en soirée
- 7.9. Transcription de la séance d'audition des opinions du mardi 4 décembre en pm
- 7.10. Transcription de la séance d'audition des opinions du mardi 4 décembre en soirée

## **8. Opinions présentées à la commission**

- 8.1. Anastasia Kostopoulos
  - 8.1.1. Présentation
  - 8.1.2. Transcription
- 8.2. Fédération Écomusée de l'Au-Delà
  - 8.2.1. Transcription
- 8.3. Gilles Labelle
  - 8.3.1. Transcription
- 8.4. Nicolas Gendron
  - 8.4.1. Transcription
- 8.5. Raoul Fox
  - 8.5.1. Transcription
- 8.6. Jean Décarie
  - 8.6.1. Transcription
- 8.7. Sophie Girouard
  - 8.7.1. Transcription
- 8.8. René Houde
  - 8.8.1. Présentation
  - 8.8.2. Transcription
- 8.9. Syndicat des travailleurs et travailleuses du cimetière Notre-Dame-Des-Neiges (CSN)
  - 8.9.1. Transcription
- 8.10. CAA – QUÉBEC
  - 8.10.1. Vidéo
  - 8.10.2. Transcription
- 8.11. Félix Antoine Tremblay
  - 8.11.1. Présentation
  - 8.11.2. Document complémentaire
  - 8.11.3. Transcription

- 8.11.4. Erratum
- 8.12. Louis Bertrand
  - 8.12.1. Transcription
- 8.13. La Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal
  - 8.13.1. Présentation
  - 8.13.2. Transcription
- 8.14. Équiterre et Société de la nature et des parcs du Canada section Québec (SNAP Québec)
  - 8.14.1. Transcription
- 8.15. Collectif de voisins
  - 8.15.1. Transcription
- 8.16. Ad Hoc Bicycle Advisory Group
  - 8.16.1. Présentation
    - 8.16.1.1. Complément à la présentation
  - 8.16.2. Document complémentaire
  - 8.16.3. Transcription
- 8.17. Hélène Prévost
  - 8.17.1. Transcription
- 8.18. Vélo Québec
  - 8.18.1. Transcription
- 8.19. Victor Balsis
  - 8.19.1. Présentation
  - 8.19.2. Transcription
- 8.20. Ensemble Montréal
  - 8.20.1. Présentation
  - 8.20.2. Transcription
- 8.21. Cyclovia Camillien-Houde
  - 8.21.1. Transcription
- 8.22. Eric Vallières
  - 8.22.1. Transcription
- 8.23. Pétition commune NON sur change.org (M. Gerard Vannoote)
  - 8.23.1. Présentation
  - 8.23.2. Transcription
- 8.24. Conseil régional de l'environnement de Montréal – (CRE-Montréal)
  - 8.24.1. Transcription
- 8.25. Marie José Tassé
  - 8.25.1. Transcription
- 8.26. Claire Durand
  - 8.26.1. Transcription
- 8.27. Irwin Rapoport
  - 8.27.1. Transcription
- 8.28. Daniel Chartier
  - 8.28.1. Présentation
  - 8.28.2. Transcription
- 8.29. Jennifer Crane
  - 8.29.1. Transcription
  - 8.29.2. Photos
- 8.30. Wanda Potrykus

- 8.30.1. Présentation
- 8.30.2. Transcription
- 8.31. Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-Montréal
  - 8.31.1. Présentation
  - 8.31.2. Transcription
- 8.32. Jean Thompson
  - 8.32.1. Transcription
- 8.33. Vivre en Ville
  - 8.33.1. Transcription
- 8.34. Les amis de la montagne
  - 8.34.1. Présentation
  - 8.34.2. Transcription
- 8.35. Mme Frances de Verteuil
  - 8.35.1. Transcription
- 8.36. RUTA-Montréal; Société Logique; TCAÎM
  - 8.36.1. Présentation
  - 8.36.2. Transcription
- 8.37. M. Antoine Malo
  - 8.37.1. Présentation
  - 8.37.2. Transcription
- 8.38. Paul Lapointe
  - 8.38.1. Transcription
- 8.39. Richard Lafontaine
  - 8.39.1. Présentation
  - 8.39.2. Transcription
- 8.40. Maura McKeon
  - 8.40.1. Transcription
- 8.41. Nicolas Zoghby
  - 8.41.1. Présentation
  - 8.41.2. Transcription
- 8.42. Claire Saint-Georges
  - 8.42.1. Transcription
- 8.43. Fabrice Weill
  - 8.43.1. Transcription
- 8.44. Daniel Boothby
  - 8.44.1. Transcription
- 8.45. Cheryl Berger
  - 8.45.1. Transcription
- 8.46. Diane Bernier
  - 8.46.1. Transcription
- 8.47. Éric Lemoyne
  - 8.47.1. Transcription
- 8.48. Cynthia Schwartz
  - 8.48.1. Transcription
- 8.49. Collectif Vélo Campus UdeM
  - 8.49.1. Transcription
- 8.50. Luc R. Gervais
  - 8.50.1. Transcription

- 8.51. Louis Labrosse
    - 8.51.1. Transcription
  - 8.52. Héritage Montréal
    - 8.52.1. Transcription
  - 8.53. Noah Stevens
    - 8.53.1. Transcription
  - 8.54. Louise Balthazar
    - 8.54.1. Transcription
  - 8.55. Joseph Émile Plante
    - 8.55.1. Transcription
  - 8.56. Pierre-Louis Houle
    - 8.56.1. Transcription
  - 8.57. James Hillman
    - 8.57.1. Transcription
  - 8.58. Équipe cycliste Peppermint
    - 8.58.1. Transcription
  - 8.59. Mike Silas
    - 8.59.1. Transcription
    - 8.59.2. Vidéos présentés par M. Silas lors de la séance d'audition du 4 décembre 2018
      - 8.59.2.1. Vidéo 1 : Période de questions – Hôtel de Ville – 29 février 2018
      - 8.59.2.2. Vidéo 2 : 22 avril 2018
      - 8.59.2.3. Vidéo 3 : 17 mai 2018
      - 8.59.2.4. Vidéo 4 : 1er Juin 2018
      - 8.59.2.5. Vidéo 5 : 26 novembre 2018 – direction Est
      - 8.59.2.6. Vidéo 6 : 26 novembre 2018 – direction Ouest
- 9. Opinions déposées à la commission**
- 9.1. Opinions déposées par les citoyens (par ordre alphabétique de nom de famille)
    - 9.1.1. Lettres A et B
    - 9.1.2. Lettres C à F
    - 9.1.3. Lettres G à K
    - 9.1.4. Lettres L à N
    - 9.1.5. Lettres O à R
    - 9.1.6. Lettres S à Z
  - 9.2. Opinions déposées par les organismes
    - 9.2.1. Université de Montréal
    - 9.2.2. VDM Global
    - 9.2.3. Centre funéraire Côte-des-Neiges
    - 9.2.4. CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal
    - 9.2.5. SDC Laurier Ouest
    - 9.2.6. Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ)
    - 9.2.7. La compagnie du Cimetière Mont-Royal
    - 9.2.8. Guidatour
- 10. Opinions en ligne**
- 10.1. Circulation de transit

- 10.2. Chemin de parc
- 10.3. Partage de la route
- 10.4. Transport collectif
- 10.5. Stationnement
- 10.6. Accessibilité pour tous
- 10.7. Nouveaux aménagements des voies véhiculaires
- 10.8. Paysages, patrimoine et attractivité
- 10.9. Environnement
- 10.10. Autres
- 10.11. Version anglaise



## **Annexe 3 – Liste des recommandations**

### **Recommandation #1**

*La commission recommande de maintenir la circulation automobile sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde / Remembrance, tout en revoyant son aménagement pour le transformer en une voie qui s'intègre mieux à la vocation du parc du Mont-Royal et respecte son patrimoine naturel.*

### **Recommandation #2**

*La commission recommande le réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance en chemin de plaisance.*

### **Recommandation #3**

*La commission recommande de compléter le chemin de ceinture en aménageant la traverse piétonne prévue au-dessus de la voie Camillien-Houde.*

### **Recommandation #4**

*La commission recommande que le réaménagement de l'axe Camillien-Houde / Remembrance soit entrepris en concertation avec les parties prenantes, de façon à assurer la sécurité de chaque groupe concerné.*

### **Recommandation #5**

*La commission recommande que le chemin de plaisance et ses abords soient aménagés selon les principes d'accessibilité universelle.*

### **Recommandation #6**

*La commission recommande que la Ville modifie l'accès au belvédère Camillien-Houde d'une manière qui permet aux piétons, cyclistes et automobilistes d'y entrer et d'en sortir de façon sécuritaire, peu importe leur provenance et leur destination.*

### **Recommandation #7**

*La commission recommande que le nombre de places de stationnement pour voitures au belvédère Camillien-Houde soit réduit et remplacé par de la verdure et des espaces de détente.*

### **Recommandation #8**

*La commission recommande de revoir l'aménagement du segment de la voie Camillien-Houde encaissé entre les falaises afin de rendre sécuritaire le passage des piétons et des cyclistes et de faciliter la cohabitation de tous les usagers.*

**Recommandation #9**

*La commission recommande que le belvédère Soleil soit aménagé du côté sud de la voie Camillien-Houde, au sommet de la falaise, et que son design mette en valeur le paysage et le caractère naturels du mont Royal.*

**Recommandation #10**

*La commission recommande que le chemin de plaisance Camillien-Houde / Remembrance fasse désormais partie du parc du Mont-Royal plutôt que du réseau routier montréalais.*

**Recommandation #11**

*La commission recommande de marquer les deux entrées de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance par des aménagements de type portail indiquant que l'on quitte l'espace de la ville et que l'on entre dans l'espace du mont Royal.*

**Recommandation #12**

*La commission recommande :*

- *que les travaux sur l'échangeur Remembrance / Côte-des-Neiges prévus depuis plusieurs années soient entrepris dans les meilleurs délais pour assurer une sécurité accrue pour tous les usagers;*
- *que l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde / Chemin de la Côte-Sainte-Catherine soit réaménagée, en accordant une attention particulière aux besoins et à la sécurité des piétons et des cyclistes afin de rendre l'accès au parc plus convivial.*

**Recommandation #13**

*La commission recommande d'adopter une signalisation distinctive dans le parc, aux entrées et dans les rues avoisinantes pour orienter les usagers.*

**Recommandation 14**

*La commission recommande de réduire considérablement le nombre de places de stationnement à la maison Smith et d'aménager les stationnements dans l'esprit du parc sous réserve :*

- *d'ententes avec les propriétaires de stationnements en périphérie;*
- *de la mise en place d'un système de navette;*
- *du déploiement de mesures d'accompagnement des usagers.*

**Recommandation #15**

*La commission recommande :*

- *de repenser l'offre de transport collectif en connectant mieux la montagne aux réseaux existants d'autobus et de stations de métro, de même que du futur REM;*
- *d'utiliser les moyens d'information et de marketing disponibles pour inciter les usagers à se rendre à la montagne en transport collectif;*
- *d'aménager les autobus menant à la montagne pour qu'ils puissent recevoir les équipements nécessaires aux activités des personnes qui s'y rendent.*

**Recommandation #16**

*La commission recommande :*

- *de mettre en place un bureau de projet spécifique pour le chemin de plaisance qui sera chargé de concevoir et de coordonner la mise en œuvre du plan qui actualisera la vision et les objectifs d'aménagement;*
- *de doter cette unité de l'autorité requise et des ressources humaines et financières nécessaires à cette responsabilité;*
- *de rendre public régulièrement l'état d'avancement des travaux.*









## LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.



 1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec)  
H3A 1X6

 Téléphone : 514 872-3568

Suivez l'OCPM sur...



[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)