

---

# **Le Mont-Royal, forteresse inexpugnable ou zone verte au cœur de la ville ?**

**Mémoire de Vélo Québec dans le cadre de la  
Consultation publique sur le Plan de protection  
et de mise en valeur du Mont-Royal**



**18 avril 2008**

---

## Note

Afin de faciliter la lecture, « L'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal » est désigné plus simplement par l'expression « Mont-Royal » dans le présent document.

## Avant-propos

Vélo Québec est heureuse de prendre part à la présente consultation et de pouvoir commenter le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal.

Nous sommes parfaitement en accord avec les orientations du plan. Dans notre intervention, nous mettons l'accent sur celles qui concernent la protection et la mise en valeur et l'accessibilité et l'accueil. La marche et le vélo sont des modes de transport et des activités parfaitement compatibles avec ces orientations et, à notre avis, il est important de prendre des mesures énergiques pour en accroître le rôle.

## Contexte

Le Mont-Royal attire chaque jour plus de 100 000 citoyens, pour le travail, les études, les divertissements, le recueillement, ou parce qu'ils y résident. Dans la plupart des cas, l'accès à la montagne se fait en automobile. Il est vrai que les aménagements réalisés en périphérie du Mont-Royal l'ont transformé au fil du temps en forteresse peu accessible. Ensermée par des artères à fort débit de circulation sur trois de ses côtés, prise en étau entre deux campus qui lui tournent le dos, notre montagne est facilement accessible à pied et à vélo uniquement par son flanc est, via le chemin Olmstead.

On compte pourtant demi-million demi million d'habitants dans un rayon de 5 kilomètres, qui englobe la totalité du territoire des arrondissements Plateau-Mont-Royal, Outremont, Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce et Ville-Marie, et des villes de Westmount, Hampstead et Mont-Royal. Une part importante des arrondissements de Rosemont—La Petite-Patrie et Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension se situe également à l'intérieur de ce rayon, tout comme c'est le cas pour les villes de Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest.

Ces secteurs sont donc à moins d'une heure de marche et de 20 minutes à vélo du Mont-Royal. Et leur population est assez encline à utiliser les modes de transport actif pour se déplacer. Alors que seulement 10% des déplacements se font à pied ou à vélo dans la métropole (Enquête Origine-destination 2003), cette proportion grimpe à 32 % dans le Plateau-Mont-Royal.

À ces statistiques de transport, il faut ajouter les données sur la promenade, activité à laquelle se prête à merveille le Mont-Royal. Ainsi, au Québec, 5 déplacements à vélo sur 6 sont consacrés à la balade ou au sport. Et ces déplacements sont fort nombreux, puisqu'un Montréalais sur deux fait du vélo, et un sur trois en fait même à toutes les semaines (L'état du vélo au Québec en 2005, Vélo Québec).

Enfin, le Mont-Royal est également le site de courses cyclistes sur route de calibre international depuis plus de 30 ans, ce qu'est venu souligner le balisage du circuit de *L'épreuve du mont Royal* en 1999.

## **Accès et circulation à pied**

### ***Protection et mise en valeur***

La présence de nombreux sentiers aménagés dans le parc du Mont-Royal permet d'y circuler à pied de façon agréable, du printemps à l'automne. En hiver, l'accessibilité des sentiers varie en fonction des chutes de neige et de l'entretien qui y est fait. La signalisation limitée ne permet pas au visiteur occasionnel de se retrouver facilement dans les dizaines de kilomètres de sentiers que compte le parc.

Les sentiers informels ont été pratiquement éliminés dans le parc, minimisant les dégradations qui occasionnaient les piétons. On note par contre l'absence de sentier aménagé sur le flanc nord de la montagne, entre le cimetière et l'Université de Montréal.

Dans les cimetières, les nombreux chemins asphaltés et la vitesse généralement réduite des automobiles rendent la marche agréable. Par contre, là encore, la signalisation est peu présente et nombreux sont les piétons et les automobilistes qui tournent en rond à la recherche de leur chemin.

Pour leur part, les campus des universités de Montréal et McGill sont pourvus de réseaux piétonniers déficients, conçus exclusivement à l'intention de leur clientèle, sans aucun lien avec la montagne à laquelle ils tournent le dos.

Enfin, on note l'absence quasi complète de lien, en particulier dans l'axe nord-sud, entre les deux campus universitaires, le parc du Mont-Royal et les deux cimetières, de même qu'entre les parcs Summit et du Mont-Royal.

### **Recommandations**

La mise en place d'un système de signalisation intégré pour l'ensemble du Mont-Royal permettrait aux piétons de se retrouver plus facilement sur la montagne. Ce système devrait indiquer à la fois les attraits, les services et les points d'entrée au Mont-Royal. Un système de signalisation cohérent se traduit par des panneaux sur le terrain et une cartographie disponible à la fois en format papier et via Internet. Il peut également comprendre des bornes d'information accessibles par téléphone portable, pouvant servir à fournir des indications géographiques, comme à faire de l'interprétation de l'histoire ou de la nature des lieux.

Pour faciliter la circulation en hiver, il y aurait lieu d'élaborer une politique d'ouverture des sentiers pour que les visiteurs sachent ceux qui sont déneigés ou damés et ceux qui sont réservés à la raquette ou au ski de fond, ou carrément fermés pour la saison. Cette politique devrait se refléter dans le système de signalisation, sur le terrain et dans la cartographie.

L'ouverture de portes et la création de liens utilisant prioritairement les sentiers et chemins existants sont essentielles pour permettre d'accéder aux différents secteurs de la montagne sans devoir en redescendre. C'est en particulier le cas entre l'Université de Montréal et le cimetière Notre-Dame-des-Neiges au nord et entre l'université McGill et le parc du Mont-Royal au sud.

Enfin, l'aménagement de sentiers dans la portion nord de la montagne permettrait de mettre en valeur ce secteur laissé en friche.

### ***Accès et accueil***

Les rues englobées dans le Mont-Royal et celles qui y mènent sont toutes pourvues de trottoirs. Le confort des piétons y varie toutefois grandement, en fonction de leur largeur, de la qualité de leur revêtement, mais surtout de la proximité, du volume et de la vitesse des automobiles qui y circulent. Sur la majeure partie de l'avenue des Pins et du chemin de la Côte-des-Neiges, les trottoirs bordent directement la chaussée et il n'y a pas de voitures en stationnement pour séparer les piétons de la circulation rapide et bruyante.

Par ailleurs, les points d'entrée au parc du Mont-Royal sont très peu signalés et de ce fait essentiellement utilisés par ceux qui les connaissent déjà.

### **Recommandations**

Il est souhaitable d'améliorer le confort des piétons sur le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue des Pins, en les séparant de la circulation par un terre-plein gazonné et des arbres, comme c'est le cas sur l'avenue du Parc. L'aménagement du chemin de ceinture entre l'intersection des rues Decelles et Queen-Mary et l'intersection des chemins Remembrance et de la Côte-des-Neiges répondrait à cette recommandation.

Il serait également important d'aménager des trottoirs ou un sentier piéton le long des chemins Camilien-Houde et Remembrance. Seule la section du chemin Camilien-Houde qui passe entre les falaises de roc pourrait en être dépourvue, à cause des contraintes d'espace, à condition de bien signaler le cheminement via les escaliers et le sentier qui partent du belvédère est.

Enfin, la mise en place d'un système de signalisation à l'intention des piétons sur les rues qui entourent le parc du Mont-Royal permettrait d'en baliser l'accès, notamment à partir des stations de métro les plus près.

### **Accès et circulation à vélo**

#### ***Protection et mise en valeur***

Le vélo est un mode de transport qui permet de minimiser les impacts associés à l'accès et à la circulation sur le Mont-Royal.

Dans le parc du Mont-Royal, les cyclistes sont confinés aux chemins Olmstead, Camilien-Houde et Remembrance. Si la circulation est agréable sur le premier, il en va tout autrement sur les deux autres à cause de la pression des automobiles. Les cyclistes sont également présents dans de nombreux sentiers asphaltés où ils sont officiellement interdits.

Le vélo de montagne est maintenant essentiellement confiné au flanc nord de la montagne, où les cyclistes empruntent les sentiers informels non aménagés. Dans le parc lui-même, la fermeture des sentiers informels a presque éliminé cet usage. La pression demeure toutefois forte, à cause de l'absence de sentiers de vélo de montagne sur l'île de Montréal.

Dans les cimetières, les nombreux chemins asphaltés et la vitesse généralement réduite des automobiles rendent le vélo agréable. Pour leur part, les campus des universités de Montréal et McGill sont dépourvus de réseau cyclable, malgré la présence de milliers de cyclistes parmi les étudiants et le personnel.

On note l'absence quasi complète de lien cyclable entre les deux campus universitaires, le parc du Mont-Royal et les deux cimetières, de même qu'entre les parcs Summit et du Mont-Royal.

Enfin, le circuit de *L'épreuve du mont Royal*, où se sont déroulées de nombreuses compétitions internationales, ne fait l'objet d'aucun aménagement et le balisage réalisé en 1999 n'est pas entretenu.

## **Recommandations**

Le système de signalisation proposé pour les piétons devrait également prendre en compte les besoins des cyclistes et les particularités du réseau cyclable. Il faut éviter de doubler la signalisation là où ce n'est pas nécessaire, mais tout de même s'adresser distinctement aux piétons et aux cyclistes lorsque les messages à transmettre diffèrent selon la clientèle.

Le réseau cyclable devrait permettre aux cyclistes d'accéder en sécurité à tous les attraits et services importants du Mont-Royal. Les liens cyclables requis devraient être aménagés en utilisant prioritairement les sentiers et chemins existants.

Pour sa part, le circuit de *L'épreuve du mont Royal* doit faire l'objet d'une remise à niveau, pour mettre en valeur ce volet de l'histoire du mont Royal. Le balisage du circuit doit faire partie du plan de signalisation et être refait rapidement. Il est également recommandé d'aménager des voies cyclables de part et d'autre des chemins Camilien-Houde et Remembrance, en retirant une voie de circulation. Les aménagements pourraient se limiter à un marquage avec de la peinture dans un premier temps, la réfection de la chaussée et l'aménagement de séparateurs étant réalisés dans un second temps. Dans la section du chemin Camilien-Houde qui passe entre les falaises de roc, il serait possible de conserver une seule voie de circulation automobile fonctionnant en alternance dans les deux directions, pour permettre la circulation des cyclistes de part et d'autre de la chaussée.

Enfin, il est essentiel d'aménager des sentiers de vélo de montagne à Montréal, pour desservir les dizaines de milliers d'adeptes de cette activité. La possibilité d'en aménager sur le flanc nord de la montagne devrait être étudiée sérieusement. Parallèlement, des aménagements pourraient être réalisés dans d'autres parcs existants ou en devenir, notamment à la carrière Miron. En l'absence d'aménagement, il est illusoire de penser pouvoir contrôler le vélo de montagne à moins de poster un policier derrière chaque arbre.

## **Accès et accueil**

Les rues qui bordent le Mont-Royal sont presque toutes dépourvues de voie cyclable. Si la circulation demeure aisée sur les rues résidentielles, il en va tout autrement sur les artères qui ceignent la montagne, que la circulation lourde et rapide rend hostiles aux cyclistes.

Par ailleurs, on remarque l'absence complète de signalisation à l'intention des cyclistes. Enfin, l'offre de stationnement pour vélo est insuffisante sur les campus universitaires et insignifiante dans le parc du Mont-Royal.

## **Recommandations**

Il est recommandé d'aménager rapidement des voies cyclables sur les artères qui ceinturent le Mont-Royal, en particulier sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, les rues Édouard-Montpetit et Decelles et le chemin de la Côte-des-Neiges, comme le prévoit le Plan de transport de la ville.

La mise en place de stationnements pour vélos sécuritaires et protégés des intempéries sur les deux campus universitaires favoriserait l'utilisation de ce mode de transport par les étudiants et le personnel. Il en va de même dans le parc du Mont-Royal, où une attention particulière devrait être portée à la qualité des supports, qui pourraient être des arceaux en acier inoxydable.

Enfin, la mise en place d'un système de signalisation à l'intention des cyclistes sur les voies cyclables qui entourent le parc du Mont-Royal permettrait d'en baliser l'accès.

## **Présentation de Vélo Québec**

Fondé en 1967, Vélo Québec Association est un organisme sans but lucratif. Sa mission vise à encourager et à faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette et de la marche à des fins de loisir, de tourisme et de transport.

Depuis 40 ans, Vélo Québec contribue à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises avec l'objectif d'offrir une meilleure qualité de vie.

Sa grande réalisation, la Route verte, se fait avec le soutien du ministère des Transports du Québec et la collaboration de plusieurs de centaines de municipalités au Québec. Cet itinéraire cyclable traverse le Québec sur plus de 4300 kilomètres.

Les publications suivantes témoignent de l'expertise technique acquise au fil des ans dans les domaines de l'aménagement du réseau cyclable :

- Guide technique d'aménagement des voies cyclables (Technical Handbook of Bikeway Design), 3<sup>e</sup> édition – 2003 ;
- Formations techniques offertes aux professionnels ;
- L'état du vélo au Québec en 2005 (Bicycling in Québec in 2005) ;
- Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal réalisé en partenariat avec la Ville de Montréal – 2005 ;
- Organisation de conférences, de colloques et de rencontres techniques sur la Route verte.