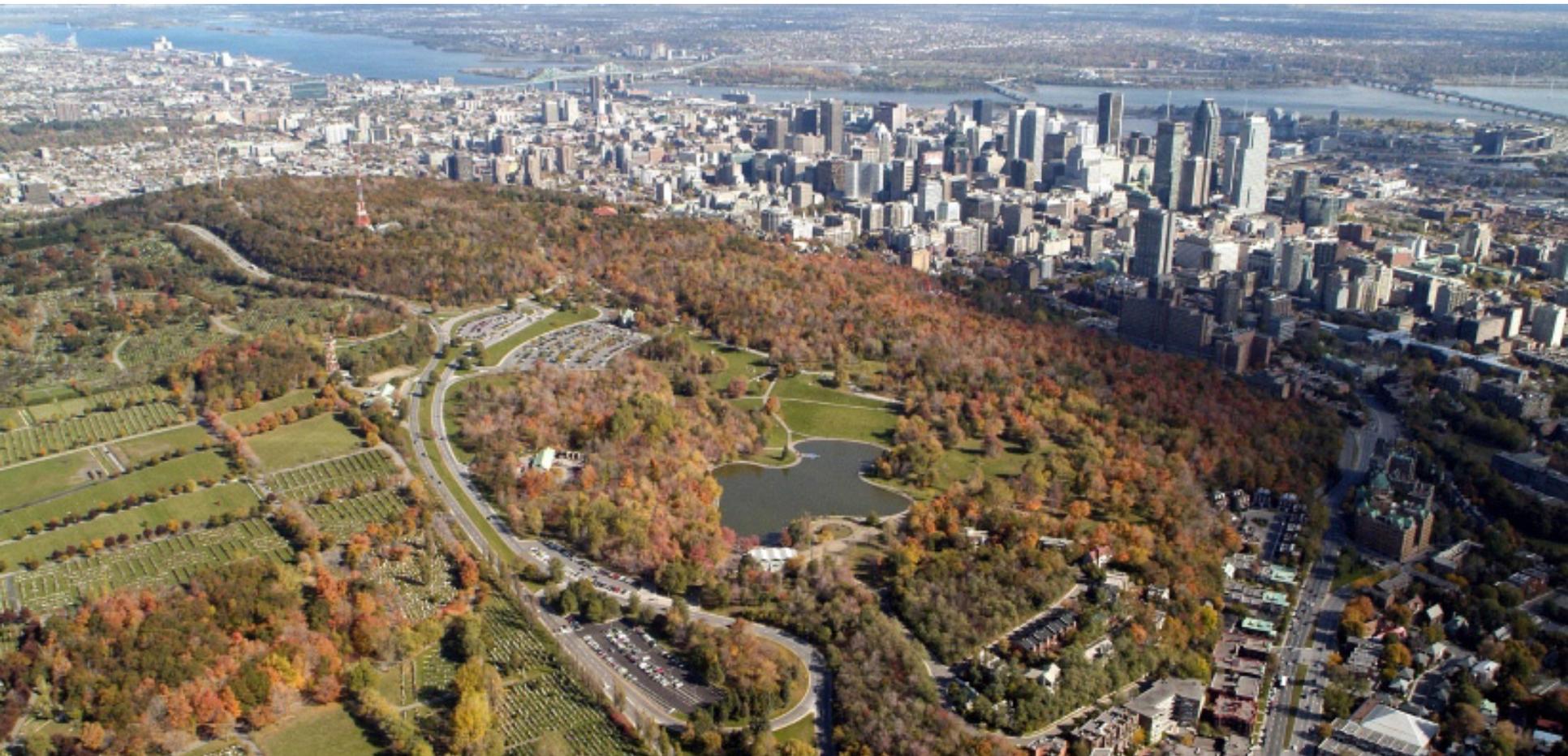


Projet pilote de retrait des véhicules particuliers en transit sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance

Constats préliminaires de fin de projet
8 novembre 2018



Contenu de la présentation

- 1) Constats reliés à la circulation
- 2) Constats reliés à l'expérience
- 3) Constats reliés à la sécurité
- 4) Évaluation préliminaire du projet pilote
- 5) Évaluation finale du projet pilote

Constats reliés à la circulation

- La circulation de transit a été pratiquement éliminée et les débits de circulation ont chuté de façon très importante sur cet axe.
- Ceci a transformé de façon positive l'ambiance de ce chemin, en le rendant plus calme, moins bruyant, davantage en harmonie avec la vocation du parc du Mont-Royal.
- Une augmentation variable des débits de circulation a été constatée sur certains chemins alternatifs. Pour la grande majorité des intersections ayant fait l'objet de comptages, la capacité n'a pas été dépassée.
- Le nombre de contrevenants à la signalisation a diminué au fil des mois. En juin, on notait environ 600-700 contrevenants par jour, tandis qu'en septembre, ce nombre chutait à environ 300-400. Il apparaît toutefois que la grande majorité de ceux-ci n'effectuent pas de transit; ils empruntent le tronçon interdit pour accéder aux stationnements du parc de l'autre côté ou aux cimetières.

Constats reliés à la circulation (suite)

- La ponctualité des lignes 11 et 711 de la STM a été améliorée, notamment la fin de semaine.
- Pour ces deux lignes d'autobus, les temps de parcours anormalement longs la fin de semaine ont été éliminés.
- Le service de navettes mis en place lors des cyclovias a été très apprécié par les usagers. Il demeure toutefois des enjeux d'accessibilité à la montagne en raison de l'augmentation du nombre et de la durée des événements.

Constats reliés à la circulation (suite)

Volume de véhicules en semaine avant et pendant le projet pilote sur la voie Camillien-Houde à la hauteur du belvédère Camillien-Houde

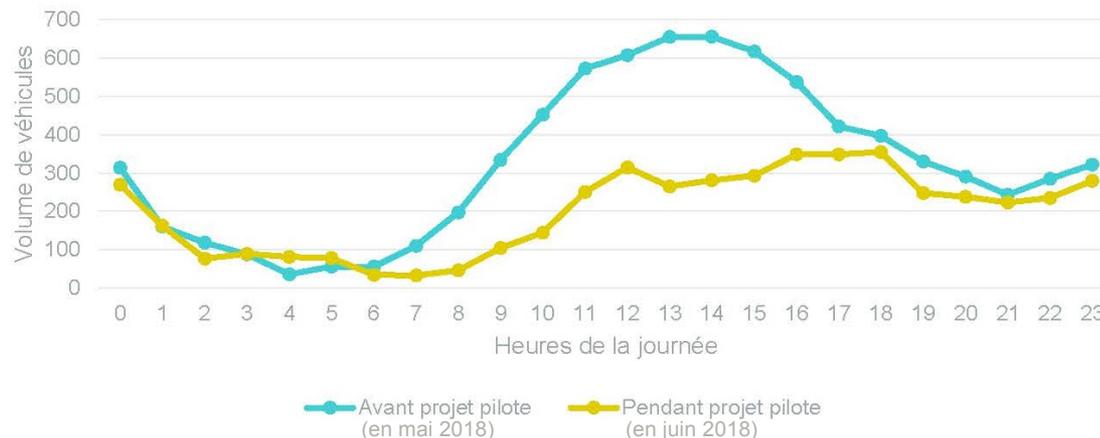


Débits véhiculaires par jour en semaine

(selon les comptages de mai et de juin 2018)

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

Volume de véhicules en fin de semaine avant et pendant le projet pilote sur la voie Camillien-Houde à la hauteur du belvédère Camillien-Houde



Débits véhiculaires par jour en fin de semaine

(selon les comptages de mai et de juin 2018)

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

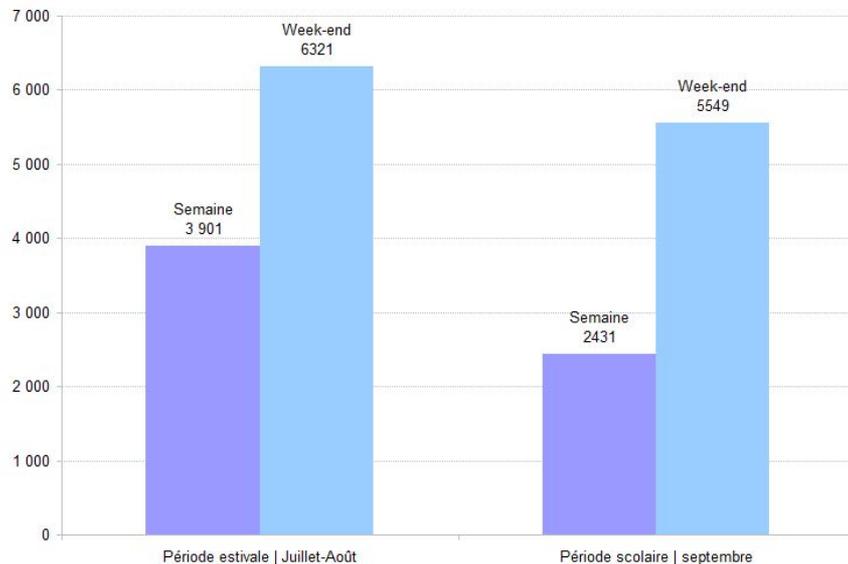
Constats reliés à l'expérience

- Les quatre lieux aménagés temporairement ont été très fréquentés par les citoyens : le café Suspendu, le belvédère Soleil et les deux haltes aux arrêts d'autobus.
- Durant les fins de semaine de la période estivale, le café Suspendu a accueilli plus de 6 000 visiteurs par jour.
- La plupart des activités organisées au cours de l'été par La Pépinière ont également connu beaucoup de succès.
- L'implantation du belvédère Soleil le long de la voie, dans sa configuration existante, a fait ressortir la problématique de son accessibilité. Des comportements dangereux et/ou illégaux ont été observés à ses abords, notamment le stationnement des voitures sur les accotements, des virages en « U » et des conflits entre les cyclistes et les usagers du transport en commun.
- Au total, plus de 1 500 cyclistes, coureurs et marcheurs ont participé aux six cyclovias en 2018. La participation était cependant de moitié lors des événements de septembre et d'octobre. Il y a eu très peu de participants au volet familial.

Constats reliés à l'expérience (suite)

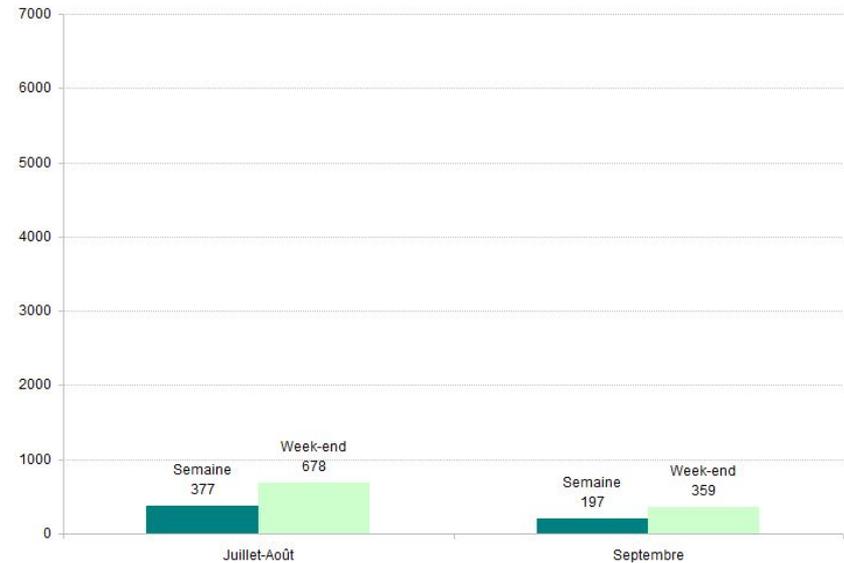
Portrait de l'achalandage du Café suspendu

Moyenne journalière du nombre de visiteurs en période estivale et suite à la rentrée scolaire



Portrait de l'achalandage du Belvédère soleil

Moyenne journalière du nombre de visiteurs en période estivale et suite à la rentrée scolaire



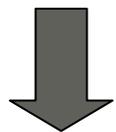
Constats reliés à la sécurité

- La réduction considérable du nombre de véhicules en circulation et la diminution de la vitesse maximale autorisée à 40 km/h ont permis de créer un contexte plus favorable à une cohabitation sécuritaire des différents usagers.
- La vitesse moyenne des voitures en descente avoisine la limite maximale prescrite.
- Le projet pilote n'a pas permis de régler tous les problèmes de cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Des situations conflictuelles entre les différents usagers et des comportements dangereux de la part d'automobilistes et de cyclistes ont encore été observés.
- La vitesse moyenne des vélos en descente est supérieure de ± 10 km/h à celle des automobiles et des autobus.

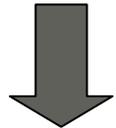
Évaluation préliminaire du projet pilote

Sur la base des données recueillies et analysées à ce jour, on estime que le projet pilote est une réussite.

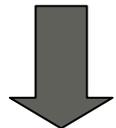
La version finale du rapport présentant l'ensemble des données sera disponible sous peu sur le site web de l'OCPM.



Circulation de transit



Nombre de véhicules



Vitesse des véhicules



Quiétude du chemin



Convivialité des lieux



Ponctualité du transport collectif

Cette évaluation préliminaire du projet pilote sera complétée à l'aide des résultats de la consultation publique.

Évaluation finale du projet pilote

La grille d'évaluation est découpée selon les quatre grands objectifs du projet :

- 1) 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.
- 2) **Alimenter la réflexion collective sur la vocation et sur la fonction de cet axe, en vue de son réaménagement futur.**
- 3) **Révéler aux citoyens le potentiel de ce chemin d'accès au parc, en termes d'expériences paysagères et récréatives.**
- 4) Jeter les bases d'une cohabitation plus sécuritaire pour les différents usagers de cette voie.

L'évaluation de l'atteinte des objectifs 2 et 3 ne pourra être complétée avant d'obtenir les résultats de la consultation publique.

Évaluation finale du projet pilote (suite)

Objectif 1 :

Expérimenter et documenter le retrait du transit

- ✓ Circulation
- ✓ Fonctionnalité du concept
- ✓ Transport en commun
- ✓ Stationnement
- ✓ Environnement

Objectif 2 :

Alimenter la réflexion collective

- Participation des citoyens et des partenaires à la démarche de l'OCPM
- Qualité et précision des commentaires des citoyens et des partenaires, recueillis par l'OCPM

Objectif 3 :

Révéler le potentiel de ce chemin

- ✓ Fréquentation des lieux aménagés temporairement
- **Appréciation des lieux aménagés temporairement**
- ✓ Utilisation des lieux aménagés temporairement

Objectif 4 :

Jeter les bases d'une cohabitation plus sécuritaire

- ✓ Évaluation des interactions entre les différents usagers
- ✓ Vitesse de circulation
- ✓ Transit des voitures particulières

Merci !