

1. Introduction—riverain du parc, d’avril à octobre je passe au moins 3 fois/semaine en vélo en montant C-H, descendant Remembrance, marche toute l’année, ski de fond et raquette en hiver
 2. Vélo-sécurité—Problèmes
 - i. Constat—aucune diminution
 - ii. virages illégaux sur C-H—en U, à gauche dans le belvédère
 - iii. arrêts et stationnement sur l’accotement
 - iv. rétrécissement de la voie en haut
 - v. qualité de surface
 - vi. nouvelles structures en haut—slalom des barrières et face-à-face, rétrécissement et difficulté à voir les piétons
 - vii. descente de Remembrance vers C des Neiges et descente de C-H—vitesse!
 3. Vélo-sécurité—voies de solution
 - i. virages illégaux sur C-H—étendre les barrières de béton au milieu à partir du feu en bas jusqu’aux entrées du belvédère
 - ii. signalisation claire interdisant l’arrêt/signalisation claire sur C-H O indiquant la possibilité de revenir sur le belvédère d’en haut
 - iii. rétrécissement de la voie en haut—signalisation, par exemple, clignotants jaune sur un panneau d’avertissement
 - iv. particulièrement un problème dans le rétrécissement, mais aussi en bas. asphaltage annuel de l’accotement dans le rétrécissement et en bas (problème d’érosion) et nettoyage des graviers
 - v. enlever cette structure, très peu fréquentée (reviendra ci-dessous), feu de circulation plutôt que barrières
 - vi. limite partout à 30 km/h, dos d’âne
 4. Circulation de transit—Constats et préliminaires
 - i. Point de départ—le parc du Mt. Royal est principalement voué à l’utilisation de tous les Montréalais (et non seulement un groupe en particulier) et est secondairement une attraction touristique.
 - ii. Il faut distinguer dans le transit entre 1) les utilisateurs qui entrent dans le parc d’un côté, stationnent et font une activité, sortent par l’autre côté et 2) ceux qui ne font que passer
 - iii. Il ne faut pas estimer la taille du second groupe selon l’expérience de 2017, quand il y avait des travaux à la fois sur C Ste-Catherine, C des Neiges et Dr. Penfield/des Pins
 - iv. Constat—l’interdiction du passage tel que mise en effet défavorise l’utilisation du parc par les familles montréalaises (et par les touristes en auto). (Fréquentation des stationnements?) Exemple, une famille dans l’est, pas sur la ligne 11, qui voudraient faire des activités au Lac des Castors. Autre, un touriste en auto qui voudrait faire les belvédères de Westmount, du chalet de Mont-Royal, de C-H en succession.
 5. Circulation de transit—approches qui nuiraient moins à l’utilisation du parc
 - i. sens unique aux heures de pointe dans la direction contraire au sens prédominant (am, EO; pm; OE)
 - ii. fermeture aux heures de pointe

- iii. fermeture les jours ouvrables
- iv. si l'interdiction de passage est maintenu, utiliser la voie désaffectée pour permettre l'accès au stationnement du Lac des Castors de l'est et au stationnement est de l'ouest.
- 6. Circulation piétonnière sur C-H
 - i. aberration—la Ville a investi dans des très beaux sentier de marche qui montent au belvédère C-H, escalier de là jusqu'au chemin circunférentiel en haut, très beau point de vue naturel en haut d'où est située la nouvelle structure
 - ii. sentiers bien connus des utilisateurs fréquents mais très mal indiqués pour l'utilisateur occasionel et le touriste
 - iii. solution évidente—une meilleure signalisation, sur le modèle du Jardin Botanique—cartes fixes avec les sentiers clairement indiqués, affiches indiquant les sentiers de marche (cf les affiches pour les sentier de ski de fond)
 - iv. structure en haut de C-H n'a pas de raison d'être; par contre l'installation au belvédère est utile et sympathique

Daniel Boothby