

**Consultation publique sur le Plan de transport de  
Montréal, *Réinventer Montréal*, de la Commission du  
conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport  
et les infrastructures.**



**Mémoire présenté par**

  
*Les Amis*  
*de la montagne*

## **1. Les Amis de la montagne**

Fondé en 1986, Les Amis de la montagne ont pour mission la conservation et la mise en valeur du mont Royal en privilégiant l'engagement de la communauté et l'éducation à l'environnement.

Depuis 20 ans, Les Amis ont investi beaucoup d'efforts dans la concertation entre les intervenants sur la montagne, ce qui a permis d'établir un accord de collaboration entre les villes de Montréal, Westmount et Outremont en 1989 ainsi qu'un comité de concertation intérimaire (1989-1992) regroupant tous les grands propriétaires institutionnels de la montagne. Suite aux demandes soutenues et aux recommandations des Amis, la Ville de Montréal a remis en place un mécanisme de concertation en mars 2005, soit la Table de concertation du Mont-Royal.

Tout aussi important, Les Amis ont également fait les démarches pour que le mont Royal soit reconnu et protégé par le Gouvernement du Québec ; ce qui a donné lieu, en février 2003, à une décision du Conseil des Ministres de reconnaître le mont Royal « arrondissement historique et naturel », décret qui a été confirmé par le Gouvernement Charest en mars 2005.

Le présent mémoire s'inscrit dans une longue tradition de dialogue et de collaboration entre la Ville de Montréal et Les Amis de la montagne. Le projet de plan de transport s'inscrit dans la discussion de la part des acteurs contribuant à la réflexion autour des règles de protection des patrimoines et des priorités de mise en valeur à définir pour la montagne. Il s'agit en effet de préoccupations que la Ville porte depuis 1992, au moment où elle adopta un premier plan pour la mise en valeur du mont Royal et jusqu'à aujourd'hui, alors qu'elle mène avec la Table de concertation du Mont-Royal la révision de cet instrument crucial. En fait, le projet de plan de transport représente une opportunité sans précédent pour la mise en valeur du mont Royal.

## **2. L'intérêt des Amis de la montagne concernant le Plan de transport de Montréal**

Le projet de plan de transport de Montréal, avec ses 21 chantiers, propose des solutions à de grands problèmes de déplacement qui afflige la ville depuis des décennies. Parmi les éléments constituant ces chantiers, quelques uns portent des éléments applicables au secteur de la montagne et une seule mesure s'y adresse directement.

Les chantiers 5, Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans, 10, Instaurer des plans de gestion des déplacements, 3, Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans, 14, Mettre en oeuvre la Charte du piéton, 15, Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

16, Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient et 17, Accroître la sécurité des déplacements vont tous dans le sens des interventions souhaitées pour le mont Royal par Les Amis de la montagne et les citoyens d'après les nombreuses discussions sur le sujet de la circulation tenues dans le cadre de diverses activités publiques ces dernières années. Elles seront commentées de façon générale

Le premier chantier proposé, quant à lui, propose l'implantation d'un réseau de tramways au Centre de l'agglomération dont « *la possibilité de relier les lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges, dans le parc du Mont-Royal, par un tramway ou une navette moderne et écologique, sera également étudiée* ». Cette mesure s'adressant directement à la montagne sera donc commentée de façon plus directe.

### **3. Opinions générales sur le projet**

Depuis l'adoption du Plan de mise en valeur du mont Royal adoptée par la Ville en 1992, plusieurs mesures d'apaisement de la circulation et de correction des équipements routiers sur-dimensionnés dans le secteur de la montagne sont projetées. Parmi celles-ci, la spectaculaire réfection du carrefour Parc-des Pins a frappé l'imagination des montréalais. On y retrouve aussi la réalisation d'un chemin de ceinture, d'un axe nord-sud aussi appelé chemin de traverse, la réévaluation des dimensions de la voie Camillien-Houde et de sa limite de vitesse, des stationnements dans le parc et de leur tarification et la mise en place d'une desserte de la montagne par transport collectif pour ne nommer que ceux-là. Le décret gouvernemental d'Arrondissement historique et naturel en 2005 est venu accroître l'importance de ramener le caractère identitaire de la montagne à l'avant-plan devant les équipements relatifs à la circulation automobile. C'est principalement d'un rééquilibrage important entre les modes de transports dont la montagne a besoin pour réaliser ce changement de direction. En ce sens, les chantiers 5, 10, 13, 14, 15, 16 et 17 vont dans ce sens et obtiennent notre appui.

Que ce soit pour augmenter l'achalandage des réseaux d'autobus desservant la montagne, notamment le 11 Montagne dans le chantier 5, Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans; instaurer une réflexion importante de la part des promoteurs, institutionnels ou privés, sur les impacts de leurs projets de développement sur les déplacements et l'environnement de la montagne dans le cadre du chantier 10, Instaurer des plans de gestion des déplacements. Que ce soit pour appuyer la réalisation des chemins de ceinture et de traverse pour la montagne dans le chantier 3, Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans, ou pour favoriser l'accessibilité à la montagne pour tous avec le chantier 14, Mettre en oeuvre la Charte du piéton. Que ce soit pour travailler concrètement au rééquilibrage des modes de transports dans le chantier 15, Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux ou dans le chantier 16, Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de

vie qui leur revient ou enfin, de façon plus générale, œuvrer à corriger l'échangeur Remembrance-Côte-des-Neiges et le Chemin Remembrance et la Voie Camillien-Houde de manière à rendre la montagne plus sécuritaire avec le chantier 17, Accroître la sécurité des déplacements.

#### **4. Le projet particulier concernant le mont Royal**

Dans le cas du chantier 1 qui vise à « implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération », sa description se termine par un énoncé touchant directement à la montagne : « La possibilité de relier les lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges, dans le parc du Mont-Royal, par un tramway ou une navette moderne et écologique, sera également étudiée ». Il convient ici de rappeler que le circuit d'autobus 11 Montagne mériterait qu'on augmente sa fréquence avant même de songer à le remplacer par un équipement plus lourd comme un tramway et, surtout, la montagne a besoin d'une meilleure desserte en général entre ses points d'intérêts et les stations de métro qui l'entourent. Du côté sud, la station Peel devrait être reliée plus fréquemment à l'entrée Peel du parc alors que du côté nord, des aménagements devraient donner accès au parc depuis les stations desservant l'Université de Montréal. Il y aurait lieu d'imaginer une desserte entre le Vieux-Montréal et la montagne, deux pôles historiques et touristiques importants pour Montréal dont l'identité pourrait être marquée par rapport au reste de la ville de manière à faire de la visite de ces lieux une expérience distinctive. Un tramway pourrait combler ce besoin, faut-il rappeler que plusieurs se souviennent de la ligne de tramway qui desservait la montagne dans les années 50.

#### **La place des transports dans les paysages du mont Royal**

L'adéquation entre l'identité spécifique de la montagne dans la ville, ses paysages et ses aménagements est un enjeu lié intimement aux transports. Bien que cette question mérite d'être approfondie par une discussion concertée des parties prenantes, il apparaît que la mise en valeur des différents patrimoines de la montagne passe en grande partie par les aménagements des accès et des voies de circulation sur la montagne.

En effet, la montagne est actuellement traitée comme une voie d'évitement de la ville. Le tracé du Chemin Remembrance et de la Voie Camillien-Houde en fait une voie de transit à travers l'obstacle vaincu de la montagne. Le circuit composé par Côte-des-Neiges, l'Avenue du Docteur Penfield, l'Avenue des Pins, l'Avenue du Parc et la Côte Ste-Catherine forme quant à lui un périphérique de la montagne. Dans les deux cas, la circulation sur ses voies est très rapide et en rupture complète avec les transports actifs que sont la marche et le vélo. Le piéton et le cycliste ne sont pas les bienvenus sur ces voies et leur traversée est périlleuse. L'accès aux patrimoines de la montagne est donc réduit et favorise les automobilistes qui, utilisant les voies rapides de la montagne pour éviter la ville et

accélérer leurs déplacements, ne perçoivent plus les éléments de leur patrimoine autrement que comme des vestiges encombrants ou des éléments décoratifs. Que l'on pense seulement au réservoir McTavish ou aux conciergeries Trafalgar et Gleneagle encerclés de voies rapides ou encore à la Maison Smith dotée d'un stationnement de centre commercial.

Au niveau du caractère identitaire de la montagne, c'est toute une signature urbaine qu'il faut développer qui soit en lien avec la valeur de la montagne et non les besoins de la circulation automobile. La montagne est un paysage culturel dont les patrimoines doivent être mis en valeur par des aménagements les magnifiant. À ce niveau, les aménagements paysagers du nouveau carrefour Parc-des Pins devront continuer de marquer l'imaginaire collectif comme le geste de la démolition de l'échangeur l'a fait. Par la suite, la démolition de l'échangeur Remembrance-Côte-des-Neiges devrait s'imposer d'elle-même puisque cette structure est de même nature. En outre, dans ce cas, un objectif prioritaire de la mise en valeur du patrimoine naturel étant de retisser les liens entre les trois sommets et ce secteur étant le seul qui ne soit pas urbanisé entre le sommet Westmount et les deux autres, l'opportunité devrait aussi favoriser la réalisation de ce projet. Les réaménagements des intersections majeures du Parc/Mont-Royal/Côte-Ste-Catherine, Côte-des-Neiges/Cedar et Côte-des-Neiges/Queen Mary sont à réaliser à moyen terme. Par ailleurs, c'est assurément le réaménagement complet du Chemin Remembrance, de la Voie Camilien-Houde, du rond-point qui relie ces deux artères et des stationnements qui les bordent qui sera le chantier principal pouvant redonner à la montagne sa stature identitaire de patrimoine national. En rééquilibrant les accès aux différents modes de transport mais aussi en faisant de cette promenade une expérience du paysage aussi forte que celle procurée par le Chemin Olmsted, ce projet d'architecture du paysage pourra créer une façade nord convenable pour le parc et une interface entre les cimetières et le parc respectueuse du noyau vert de la montagne.

Cet aspect comporte donc toute une réflexion sur la place du mont Royal dans la ville, son caractère unique et la manière d'en améliorer les accès tout en requalifiant le paysage et en diminuant les impacts, visuels et environnementaux, des voies routières.

## **5. Les suggestions**

En conclusion, nous recommandons donc:

1. D'augmenter la fréquence des autobus sur la ligne 11 Montagne avant même d'évaluer la pertinence d'installer une ligne de tramway sur la voie Camillien-Houde.
2. De démanteler l'échangeur Remembrance-Côte-des-Neiges plutôt que de le réparer.

3. De réduire le Chemin Remembrance et la Voie Camillien-Houde à une simple route à deux voies bordées de trottoirs et de récupérer la voie libérée à des fins de piste cyclable.
4. De diminuer l'impact des stationnements sur la montagne sur les paysages de la montagne.

En terminant, nous tenions à attirer l'attention de la commission sur les impacts des transports sur le paysage du mont Royal, territoire protégé et lieu emblématique. Les aménagements réalisés depuis les années cinquante doivent être corrigés pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et surtout pour consolider l'identité spécifique de la montagne dans la ville et marquer son territoire d'une ambiance distinctive où la voiture est un mode de transport parmi d'autres. Nous croyons donc que le présent Plan de transport est une opportunité importante d'assurer la pérennité de son patrimoine de façon durable.