

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## Quel futur pour la voie Camillien-Houde ?

Chronique du 25 septembre 2023

La mairesse Valérie Plante a annoncé la semaine dernière que la voie Camillien-Houde disparaîtra en tant qu'axe d'accès véhiculaire au mont Royal (il sera toujours possible d'y accéder par automobile, mais à partir du seul chemin Remembrance). Camillien-Houde sera remplacé par une piste cyclable, un sentier pédestre et, plus généralement, par un vaste projet de verdissement. Le tout au coût estimé de 90 M\$.

Que doit-on en penser ?

### Mont-Royal et types de cyclisme

Distinguons entre 3 types de cyclisme : de loisir, utilitaire, de performance.

- Un cycliste de **loisir** voulant monter au sommet de la montagne emprunte le chemin Olmsted;
- Un cycliste **utilitaire** voulant se déplacer du Plateau Mont-Royal à Côte-des-Neiges emprunte le chemin de la Côte-Sainte-Catherine;
- Sauf rare exception, la voie Camillien-Houde n'est empruntée que par les cyclistes de **performance**.

À Montréal, le seul endroit où le cyclisme de performance est dûment autorisé est le circuit de formule 1 de l'île Notre-Dame, un droit chèrement acquis après des années de « lutte » avec la Ville. Il est permis d'y rouler à 40 ou 50 km/h, seul ou en peloton :

- Remarquez que rouler à ces vitesses n'est pas sans danger, même sur le plat, comme en a témoigné le **décès d'un cycliste en 2021**.

Le défaut de l'île Notre-Dame est que l'on n'y roule que sur le plat. C'est là tout l'intérêt de la voie Camillien-Houde : même si cela est théoriquement interdit, les cyclistes peuvent y pratiquer leurs « descentes », en roulant à des vitesses comprises entre 50 et 80 km/h :

- Ce qui n'est toutefois pas sans danger, puisque les cyclistes côtoient les automobilistes, lesquels commettent parfois des manœuvres illégales, des virages en « U » par exemple, ce qui a effectivement entraîné le **décès d'un cycliste en 2017**.

### Transformation annoncée de Camillien-Houde

L'intérêt de la voie Camillien-Houde pour le cyclisme de performance tient précisément à sa forme actuelle. L'administration montréalaise annoncerait-elle qu'elle y interdit la circulation automobile, mais **sans rien changer à sa forme actuelle**, qu'elle confirmerait sa vocation **cyclisme de performance**... ce qui aurait l'avantage d'être cohérent.

Les objectifs poursuivis par la Ville sont tout autres : verdure, cyclistes, piétons. Ce qui pose question au niveau de la cohérence :

- Les piétons et **cyclistes de loisir** ont déjà une magnifique voie d'accès au mont Royal, le chemin Olmsted. Les futurs aménagements annoncés feraient donc **double-emploi**. Ils seront par ailleurs vraisemblablement peu fréquentés, ne serait-ce qu'à cause de pentes plus abruptes que celles du chemin Olmsted;
- La Ville pourrait caresser le projet de prévoir une voie cyclable suffisamment large pour maintenir, et en quelque sorte officialiser, la vocation **cyclisme de performance** de la voie Camillien-Houde. Ce serait une mauvaise idée. Car si c'est avec les automobilistes que les cyclistes sont présentement en conflit potentiel, ce serait alors avec les piétons, aussi peu nombreux fussent-ils, déambulant sur le sentier limitrophe, qu'ils le deviendraient<sup>1</sup>.

L'administration Plante justifie toutes ses initiatives sur le domaine public, où que ce soit en ville, en invoquant le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. Dans le cas présent, ces justifications m'apparaissent fragiles.

## Projet pilote de 2018



À l'été 2018, un projet pilote a été mené sur une durée de 5 mois (2 juin au 31 octobre). Le concept testé a consisté à empêcher le transit motorisé par le mont Royal via la combinaison de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance. À cette fin, le lien entre ces deux voies de circulation fut simplement coupé sur quelques centaines de mètres, comme le montre l'illustration ci-contre. L'accès au mont Royal par

automobile demeurerait ainsi possible par l'une ou l'autre de ces deux voies.

Le bilan de ce projet pilote a été jugé positif par celui qui à l'époque était responsable des Grands Parcs à la Ville, nul autre que Luc Ferrandez. Notamment parce que la circulation de véhicules a diminué de 75 %, le transit de 99 %. Cela étant, M. Ferrandez a tout de même conclu qu'il s'agissait d'une solution imparfaite. Entre autres :

- Beaucoup d'automobilistes ont « triché » en empruntant malgré tout le tronçon interdit afin de transiter par la montagne. Leur nombre aurait toutefois diminué de 600 à 700 en juin, à 300 à 400 en septembre;

<sup>1</sup> Il est aujourd'hui extrêmement rare de voir un piéton déambuler sur Camillien-Houde.

- Des comportements dangereux et/ou illégaux ont été observés, tel le stationnement des voitures sur les accotements et des virages en « U »;
- Globalement, les automobilistes ont respecté la limite de vitesse autorisée, réduite à 40 km/h, mais pas les cyclistes, qui les ont en moyenne excédé de 10 km/h.

### Recommandations de l'OCPM... et de votre serviteur

Suite au projet pilote, l'OCPM a été mandaté pour tenir des audiences publiques sur les voies d'accès au Mont-Royal<sup>2</sup>. Je présenterai ici ses trois recommandations à mes yeux les plus significatives, puis donnerai mon avis sur chacune d'elles.

#### Circulation de transit

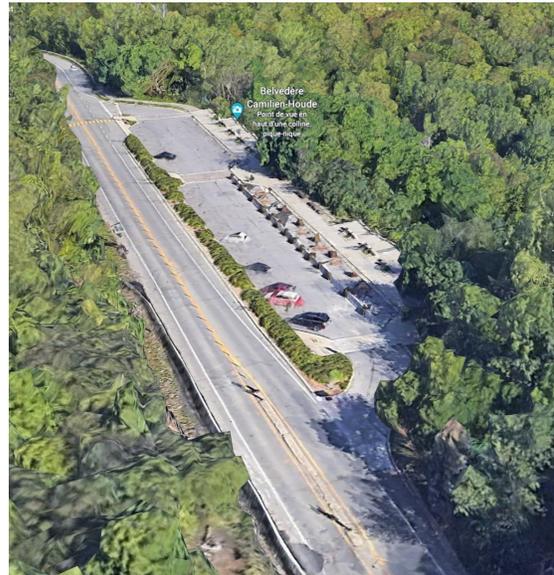
- « *La commission recommande de maintenir la circulation automobile sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde/Remembrance* » (Recommandation #1).

Je diffère d'opinion. En effet, je suis d'avis que l'interdiction du transit automobile testée lors du projet pilote devrait être pérennisée et devenir réellement incontournable, grâce aux aménagements permanents conséquents.

#### Belvédère Camillien-Houde

Le Belvédère Camillien-Houde est l'élément qui pose le plus problème concernant les accès motorisés au mont Royal. C'est à cet endroit que certains automobilistes font des virages en « U », entrent par la sortie du stationnement et en sortent par l'entrée, ou encore, au moment de sortir, ignorent l'obligation de s'engager dans la voie descendante. Tous ces mouvements erratiques et illégaux de véhicules représentent un véritable danger pour un cycliste engagé dans une descente, comme l'a illustré le malheureux événement de 2017.

Pour les piétons, ce belvédère est accessible à partir de la boucle sommitale du chemin Olmsted, par le biais de sentiers et d'escaliers.



- « *La commission recommande que la Ville modifie l'accès au belvédère Camillien-Houde d'une manière qui permette aux piétons, cyclistes et automobilistes d'y entrer et d'en sortir de façon sécuritaire* » (Recommandation #6).

Je suis à nouveau en désaccord avec l'OCPM. D'une part parce que ce qu'elle recommande est pratiquement impossible à réaliser. D'autre part parce que ce belvédère est un pur

---

<sup>2</sup> Office de consultation publique de Montréal, Rapport de consultation publique, *Les voies d'accès au mont Royal (Camillien-Houde/Remembrance)*, 18 avril 2019.

produit correspondant aux valeurs et perceptions de la fin des années 1950, aujourd'hui totalement dépassées. Je recommande donc de verdir en entier ce lieu et d'en réserver l'accès aux piétons et cyclistes.

## Chemin de plaisance

- « *La commission recommande le réaménagement de l'axe Camillien-Houde/Remembrance en chemin de plaisance* » (Recommandation #2)

Encore en désaccord ? Eh oui ! Car une fois la principale « plaie » que constitue en sa forme actuelle le belvédère Camillien-Houde disparue et la circulation de transit devenue impossible, je ne conçois pas qu'il soit urgent ou même utile de modifier la forme actuelle de la voie Camillien-Houde.

## Conclusion

Les auditeurs auront compris que je milite pour que la voie Camillien-Houde soit officiellement reconnue comme un axe de **cyclisme de performance**. La diminution du volume de circulation par l'élimination du transit, combinée à la disparition de tout danger particulier à la hauteur du belvédère Camillien-Houde, offriront enfin des conditions satisfaisantes de sécurité à cette pratique.

Cela dit, ma principale objection au projet de l'administration Plante et d'ordre budgétaire. La **priorité prioritaire** actuelle à Montréal, c'est **le logement**, tout particulièrement en lien avec l'**explosion de l'itinérance**.

En conséquence, **j'accorde 10 M\$** à l'administration Plante pour réaliser les deux interventions que je propose (pérenniser l'interdiction de transit et réaménager le belvédère Camillien-Houde). **Les 80 M\$ restant**, doivent urgemment être redirigés vers le logement.