

Mémoire

**POUR UNE VISION  
D'ACCESSIBILITÉ  
RENOUVELÉE POUR LE  
PARC DU MONT-ROYAL**

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal  
Dans le cadre de la consultation publique visant à  
évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de  
transit pour les véhicules particuliers sur les voies  
Camillien-Houde et Remembrance

Novembre 2018



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

---

## **MISSION**

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

---

## **CRÉDITS**

### **RECHERCHE ET RÉDACTION**

**Andrée-Anne Coll**, urb. OUQ – Conseillère - aménagement et urbanisme

### **COORDINATION**

**Samuel Pagé-Plouffe**, M. Sc. Pol – Conseiller à la direction générale - Affaires publiques

**Christian Savard**, M. ATDR – Directeur général

# Sommaire des recommandations

## Recommandation 1

Vivre en Ville recommande de mettre fin de façon définitive à la circulation de transit des véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance.

## Recommandation 2

Vivre en Ville recommande de procéder au réaménagement de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance pour apaiser la circulation automobile, favoriser une cohabitation harmonieuse des utilisateurs de la route et prioriser les usagers les plus vulnérables.

## Recommandation 3

Vivre en Ville recommande d'intégrer à la vision d'avenir du mont Royal une réflexion globale sur la place qu'occupe l'automobile dans le parc et identifier des moyens pour favoriser la réduction du nombre de véhicules particuliers et de l'espace qu'ils consomment sur la montagne.

## Recommandation 4

Vivre en Ville recommande de poursuivre la bonification de la desserte en transport en commun du mont Royal, d'améliorer les lieux d'attente des usagers du transport collectif et d'implanter une navette gratuite permettant de relier les principales destinations de la montagne entre elles.

## Recommandation 5

Vivre en Ville recommande d'améliorer et de sécuriser tous les accès physiques au parc du Mont-Royal.



# Un site exceptionnel à rendre accessible au plus grand nombre

Le parc du Mont-Royal est un site naturel d'exception au cœur de la métropole. Gage de la qualité de vie des Montréalais, ce grand parc urbain attire quotidiennement de nombreux visiteurs qui souhaitent y découvrir la ville dans toute sa splendeur. Site patrimonial déclaré par le gouvernement du Québec, la montagne est un lieu de nature, de rencontre, de récréation et de recueillement, en plus d'être ceinturée par de grands ensembles institutionnels. Rendre accessible ce site naturel, tout en assurant sa protection et sa mise en valeur, est un désir qui a été affirmé par la collectivité à maintes occasions. Le projet pilote mis en place par la Ville de Montréal à l'été 2018 vise justement à revoir les principes sur lesquels repose cette accessibilité et à amorcer l'ébauche d'une vision d'avenir concertée du mont Royal.

## L'accessibilité : un enjeu cher au concepteur du parc

La vision portée par Frederick Law Olmsted, architecte paysagiste et auteur du plan d'aménagement du parc du Mont-Royal, est celle d'une œuvre d'art offrant aux citoyens l'occasion de se ressourcer au contact de la nature (Québec. MCC, 2018). Son souhait est de créer un parc accessible au plus grand nombre, afin qu'il puisse jouir des différents charmes paysagers qu'offre la montagne (Caron, 2018; Québec. MCC, 2018). Le plan d'Olmsted propose ainsi l'accès au parc par une lente montée vers le sommet, que l'on emprunte à pied ou en véhicule hippomobile (Québec. MCC, 2018).

Par la suite, pour faciliter l'ascension de la montagne, on procédera en 1885 à la construction d'un funiculaire. Devenu désuet après 35 années d'utilisation, on choisit de le démanteler et de le remplacer par deux lignes de tramways reliant le mont Royal d'est en ouest (Caron, 2018). Ainsi, dès 1924, le tramway est en fonction sur le chemin Remembrance et permet un accès facilité aux résidents en provenance de l'Ouest. La voie Camillien-Houde est, quant à elle, tracée en 1928 expressément pour accueillir la seconde ligne de tramway qui desservira les résidents de l'est de la ville.



Figure 1 : Tramway du mont Royal (versant est) (Source : Archives STM)

## Une décision d'aménagement lourde de conséquences sur la montagne

C'est entre 1958 et 1961 qu'on décidera de donner « feu vert » à l'automobile dans le parc en aménageant des voies carrossables permettant de traverser la montagne (Caron, 2018). L'élargissement et l'asphaltage de la voie Camillien-Houde, la construction de l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance, le réaménagement du belvédère Camillien-Houde et la construction de stationnements au sommet de la montagne viendront sceller le sort de la montagne pour les décennies à venir.



Figure 2 : chemin Camillien-Houde, 22 avril 1958 (Source : VM105-Y-1\_0638-002, Archives de la Ville de Montréal)

Toutefois, au milieu des années 1980, un mouvement prônant la reconnaissance du mont Royal comme un site de grande valeur pour les Montréalais prendra forme sous l'impulsion de la Ville, du gouvernement du Québec et de membres actifs de la société civile. Celui-ci mène à une prise conscience collective de l'importance de la montagne (Caron, 2018).

**L'impact de la circulation automobile est dès lors identifié comme un obstacle à la protection et à la mise en valeur du parc du Mont-Royal.**

### Un projet pilote conséquent

À partir des années 1990, la Ville de Montréal adopte de nombreux documents qui soulignent l'importance de revoir l'aménagement de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance. Alors qu'en 1992, le *Plan de mise en valeur du mont Royal* propose d'établir un horaire de «clôture de la voie Camillien-Houde à toute circulation automobile» (Ville de Montréal, 1992), le *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal* de 2009 parle d'une réduction de la prédominance de l'automobile sur la montagne (Ville de Montréal, 2009). Le *Plan de transport* de 2008 affirme quant à lui qu'il « importe que des mesures soient apportées afin de réduire [la] circulation de transit et d'assurer la quiétude et la sécurité des usagers du parc» (Ville de Montréal, 2008).

**Le projet pilote de la Ville de Montréal, qui vise à mettre fin à la circulation de transit des véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et sur le chemin Remembrance, est donc tout à fait conséquent avec cette volonté de diminuer l'impact de la circulation automobile sur la montagne affirmée à maintes reprises par l'administration municipale au cours des dernières décennies.**

### Mettre fin à une pratique désuète

La possibilité de court-circuiter le trafic aux heures de pointe en traversant un grand parc urbain tel que celui du Mont-Royal est illogique et date d'une autre époque. C'est non seulement de la sécurité des usagers de la route dont il est question, mais aussi de l'expérience des visiteurs, de la qualité de l'environnement et de la quiétude de ce site naturel. Les résultats du projet pilote permettent d'ailleurs de constater l'effet positif de la fin d'une telle pratique.

**Vivre en Ville salue le geste de l'administration municipale d'aller de l'avant avec un projet qui réduit les impacts de la circulation automobile sur le mont Royal et qui maintient un accès au parc à tous les usagers de la route.** Il est d'ailleurs essentiel de souligner que dans le cadre du projet pilote **il n'était pas question d'empêcher l'accès en voiture au mont Royal, mais bien de mettre un frein à la traversée du parc en automobile.**

### Un enjeu global qui ouvre à une réflexion plus large

L'utilisation des voies d'accès au mont Royal comme routes de transit va à l'encontre de la volonté partagée de protéger et de mettre en valeur ce site exceptionnel. Il apparaît ainsi primordial de mettre fin de façon permanente à la circulation de transit des véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et sur le chemin Remembrance (**recommandation 1**).

**Toutefois, Vivre en Ville est d'avis que l'enjeu entourant l'accès au parc va au-delà de la question de la circulation de transit des véhicules particuliers sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance.** Plusieurs éléments se doivent d'être considérés pour aller plus loin dans l'élaboration d'une vision d'accessibilité globale renouvelée pour le mont Royal. À ce titre :

- ◆ Le projet pilote offre un momentum intéressant pour amorcer un **projet concret** de réaménagement de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, projet réclamé et promis à de nombreuses reprises dans les dernières décennies, mais qui peine à voir le jour (**recommandation 2**).



- ◆ Le projet pilote appelle à une réflexion plus large portant sur la place qu'occupe l'automobile sur la montagne. Il est essentiel d'identifier des moyens pour favoriser la réduction significative du nombre de véhicules particuliers dans le parc du Mont-Royal (**recommandation 3**).
- ◆ La réduction de la place accordée à l'automobile doit aller de pair avec une bonification du transport collectif sur la montagne, et ce, tant pour relier le parc aux quartiers environnants que pour mettre en réseaux les principaux points d'intérêts situés sur la montagne (**recommandation 4**).

Enfin, Vivre en Ville croit que la vision d'avenir du mont Royal doit impérativement se pencher sur tous les accès du mont Royal (qu'ils soient ou non à l'intérieur des limites du parc) afin de les améliorer, de les sécuriser et de les mettre en valeur (**recommandation 5**).



Figure 3 : Vue aérienne du mont Royal (Source : Ville de Montréal)

# Mettre un frein définitif à la circulation de transit des véhicules particuliers<sup>1</sup>

Le projet pilote a fait l'objet d'un suivi permettant d'évaluer concrètement ses retombées au fil de l'été 2018. Les résultats qui en découlent sont éloquentes quant à l'atteinte des objectifs que s'était fixée la Ville de Montréal au début du processus. On remarque notamment :

- ◆ la baisse d'au moins 75% des véhicules circulant sur le mont Royal en semaine<sup>2</sup>;
- ◆ la baisse d'au moins 25% des véhicules circulant sur le mont Royal durant la fin de semaine<sup>3</sup>;
- ◆ la diminution de la vitesse automobile à certains points précis du parcours Camillien-Houde/Remembrance, notamment près des belvédères<sup>4</sup>;
- ◆ peu d'effet sur les principales routes utilisées pour contourner la montagne<sup>5</sup>;
- ◆ la diminution de la congestion sur le mont Royal<sup>6</sup>.

En outre, plusieurs avantages additionnels ont pu être observés :

- ◆ une diminution du bruit sur la voie Camillien-Houde offrant plus de quiétude à l'intérieur du parc<sup>7</sup>;
- ◆ une hausse de l'efficacité des parcours de la STM;
- ◆ l'animation et l'aménagement de nouveaux lieux de rencontre sur la montagne.

Force est de constater que la fermeture de l'axe Camillien-Houde/Remembrance à la circulation de transit n'a pas eu les effets catastrophiques annoncés par les opposants au projet. **Au contraire, le projet pilote a fait ses preuves et a démontré que la montagne n'a pas lieu d'être raccourci qu'empruntent une poignée d'automobilistes, et ce, au détriment des autres usagers de ce grand parc urbain.** Il est donc tout à fait logique de pérenniser la fermeture du tronçon central qui relie les deux voies d'accès afin de mettre fin de façon définitive à la circulation de transit des véhicules particuliers sur le mont Royal.

## Recommandation 1

Vivre en Ville recommande de mettre fin de façon définitive à la circulation de transit des véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Vivre en Ville appuie la fermeture du tronçon central qui relie Camillien-Houde et Remembrance à circulation de transit des véhicules particuliers selon les mêmes modalités que celles prévues dans le cadre du projet pilote, c'est-à-dire que cette fermeture ne s'applique pas aux véhicules d'urgence, de voirie, d'entretien et à d'autres exceptions identifiés par la Ville.

<sup>2</sup> Soit -7 500 à -9 000 véhicules de moins sur une période de 24h, en semaine. (CIMA+, 2018; p.50).

<sup>3</sup> Soit -6 400 véhicules de moins sur une période de 24h, durant la fin de semaine. (CIMA+, 2018; p.50).

<sup>4</sup> La diminution de la limite de vitesse durant le projet pilote (40km/h plutôt que 50km/h) semble avoir fait diminuer la vitesse des véhicules devant le belvédère (CIMA+, 2018).

<sup>5</sup> Pour la grande majorité des intersections situées sur les principales routes utilisées pour contourner le mont Royal, la capacité d'accueil n'a pas été dépassée (Ville de Montréal, 2018b).

<sup>6</sup> Les observations terrains ont permis de constater une diminution significative de la circulation véhiculaire ayant comme impact une bonification de l'expérience des usagers et une baisse de la congestion sur le mont Royal (CIMA+, 2018).

<sup>7</sup> De façon générale, les niveaux de bruit mesurés pendant le projet pilote tendent à être plus faible qu'avant le projet pilote. Il est à noter que ces comparaisons sont effectuées sur une seule journée de mesure pour chaque période. (CIMA+, 2018).



En outre, la fermeture momentanée (soit la fin de semaine et aux heures de pointe) de l'axe Camillien-Houde/Remembrance pour régler le problème de circulation de transit sur n'est pas souhaitable selon Vivre en Ville, puisque :

- ◆ le maintien la circulation de transit des véhicules particuliers à certains moments de la semaine apparaît comme une solution partielle qui répond à des intérêts individuels;
- ◆ les coûts associés à la gestion, à la surveillance, et au contrôle de la mise en place d'une telle mesure n'apparaissent pas comme une solution viable à long terme;
- ◆ les documents de planification de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et la Ville de Montréal mentionnent clairement la nécessité de réduire la dépendance à l'automobile sur leur territoire. De même, le gouvernement du Québec s'est doté d'une *Politique de mobilité durable* qui vise à réduire l'utilisation de l'auto-solo. **La fermeture complète du tronçon s'inscrit donc en parfaite lignée avec la vision de mobilité durable dont se sont dotés la Ville, la CMM et le Québec.**

## Réaménager l'axe Camillien-Houde / Remembrance

L'un des objectifs du projet pilote est de réfléchir à la vocation et à la fonction de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance afin de procéder à son réaménagement. À ce titre, les observations terrains réalisées dans le cadre du projet (notamment en ce qui a trait à la cohabitation des usagers de la route, à la sécurité, à la signalisation et à la vitesse) permettront d'alimenter la réflexion sur le réaménagement de cet axe.

L'intention de réaménager l'axe Camillien-Houde/Remembrance a maintes fois été annoncée par la Ville de Montréal. Or, elle tarde à se concrétiser. Il est essentiel que le projet pilote serve d'assise à une action rapide de la part de l'administration municipale.

En outre, l'approche Vision Zéro à laquelle souscrit la Ville de Montréal doit alimenter cette réflexion, notamment pour faire plus de places aux usagers de la route les plus vulnérables. À ce titre, l'un des constats qui émanent du projet pilote est la grande vitesse à laquelle les cyclistes dévalent la voie Camillien-Houde. Ils dépassent d'ailleurs la nouvelle limite de vitesse de 40 km/h sur cette voie (CIMA+, 2018). Cette situation oblige piétons et les usagers du transport en commun à redoubler de prudence, complique le trajet des autobus et crée un climat cohabitation difficile avec les automobilistes. Le réaménagement de l'axe Camillien-Houde/Remembrance doit assurer la compatibilité entre les moyens de transport en **favorisant l'utilisation sécuritaire du vélo, en facilitant l'usage du transport collectif et en protégeant en priorité les piétons qui empruntent cet axe.**

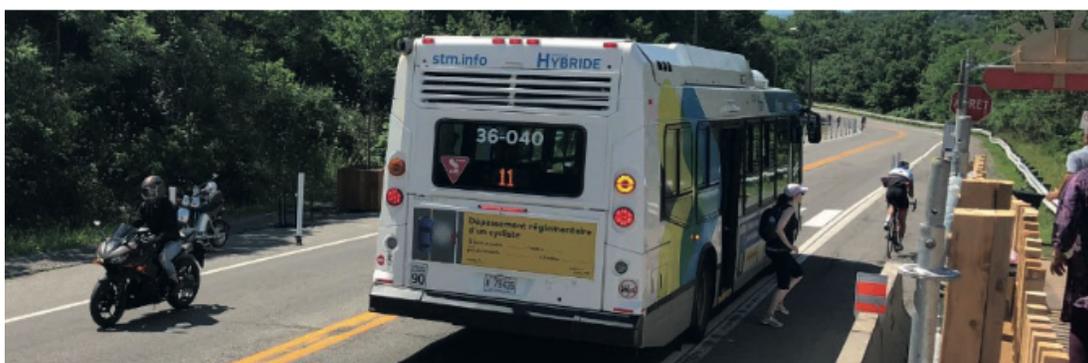


Figure 4 : cohabitation difficile entre cyclistes et usagers du transport collectif sur la voie Camillien-Houde (Source : CIMA+)

En outre, le réaménagement l'axe Camillien-Houde/Remembrance offre l'occasion d'en faire un véritable «chemin de parc» qui permet de protéger la riche biodiversité du mont Royal.

## Recommandation 2

Vivre en Ville recommande de procéder au réaménagement de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance pour apaiser la circulation automobile, favoriser une cohabitation harmonieuse des utilisateurs de la route et prioriser les usagers les plus vulnérables.

## Repenser la place de l'automobile

À eux seuls la fin de la circulation de transit et le réaménagement de l'axe Camillien-Houde/Remembrance ne sont pas suffisants pour assurer la protection et la mise en valeur du site exceptionnel que constitue le mont Royal. En effet, la multiplication des comportements dangereux ainsi que la saturation des stationnements au sommet du mont Royal appellent à la recherche de solutions viables à long terme. **Pour y arriver, il est plus que nécessaire de revoir la place accordée à l'automobile sur la montagne.**

À ce titre, la Ville de Montréal devrait suivre le pas des grandes villes autour du monde qui font le pari de réduire la place des automobiles dans les grands parcs, voire à bannir les véhicules particuliers de leurs parcs d'exception. La récente fermeture à la circulation automobile de Central Park et de Prospect Park à New York montre que **l'accessibilité se définit autrement que par la possibilité de se rendre à un endroit en voiture.**

## Recommandation 3

Vivre en Ville recommande d'intégrer à la vision d'avenir du mont Royal une réflexion globale sur la place qu'occupe l'automobile dans le parc et identifier des moyens pour favoriser la réduction du nombre de véhicules particuliers et de l'espace qu'ils consomment sur la montagne.

## Améliorer l'accès au parc et faciliter les déplacements à l'intérieur de celui-ci en transport collectif

La réduction de la place de l'automobile doit aller de pair avec une bonification significative du transport collectif. Dans le cadre du projet pilote, la Ville de Montréal et la STM ont d'ailleurs déjà travaillé à améliorer la desserte de la montagne par les parcours d'autobus existants. Le projet pilote a aussi permis l'ajout de deux nouveaux arrêts dans le parc du Mont-Royal (belvédère Soleil et cimetière Notre-Dame-des-Neiges). Ces actions ont eu des retombées positives sur l'accès à la montagne pour les usagers du transport en commun.



Figure 5 : Nouvel arrêt d'autobus sur la voie Camillien-Houde (belvédère Soleil) (Source : CIMA+)



On remarque notamment :

- ◆ Une diminution des trajets anormalement longs la fin de semaine<sup>8</sup>;
- ◆ Une amélioration de la ponctualité des autobus, surtout la fin de semaine<sup>9</sup>;
- ◆ Une hausse marquée de l'achalandage saisonnier par rapport à l'été 2016<sup>10</sup>.

La Ville de Montréal, en partenariat avec la STM, doit tabler sur cette hausse d'efficacité pour multiplier les connexions et faciliter l'accès à la montagne en transport en commun. La bonification de la desserte en transport en commun doit se traduire par une bonification de l'aménagement des lieux d'attentes des autobus, notamment **en maximisant le confort des usagers en période hivernale.**



Figure 6 : conditions hivernales sur Camillien-Houde  
(Source : Journal Métro)

En outre, pour améliorer l'accès pour tous aux attraits du mont Royal, **Vivre en Ville est d'avis qu'une navette gratuite, idéalement électrique ou à faible en émission, devrait relier les points d'intérêt et les principales destinations de la montagne.** Cette idée déjà inscrite dans le plan de 1992 et réitérée dans le plan de transport de la Ville de Montréal en 2008 :

«En raison de sa grande popularité, le parc du Mont-Royal mérite une desserte exceptionnelle et appropriée à sa vocation régionale d'aire de détente et de loisir. L'axe de **la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance sera desservi par une navette écologique permettant de diminuer la circulation automobile sur la montagne.** Une telle navette donnera à la clientèle une expérience agréable et un accès aux principaux attraits de la montagne. Ce mode, plus compatible avec les orientations de développement et de préservation du Mont-Royal, permettra de réduire la superficie consacrée au stationnement.» (Ville de Montréal, 2008)

Ainsi, pour offrir une expérience de la montagne à tous et permettre au plus grand nombre d'abandonner leur voiture lorsqu'ils fréquentent la montagne, il est essentiel de mettre en place un système de transport collectif propre au mont Royal.

Cette navette pourrait d'ailleurs faire l'objet d'un second projet pilote mené par la Ville de Montréal.

## Recommandation 4

Vivre en Ville recommande de poursuivre la bonification de la desserte en transport en commun du mont Royal, d'améliorer les lieux d'attente des usagers du transport collectif et d'implanter une navette gratuite permettant de relier les principales destinations de la montagne entre elles.

<sup>8</sup> Bien qu'on observe un allongement des temps de parcours d'environ une minute (pour expliquer cela, il faut prendre en considération la diminution de la limite de vitesse sur les voies d'accès et l'ajout de deux arrêts, notamment), on constate l'élimination des temps de parcours anormalement longs la fin de semaine (au-delà de 10 minutes) (CIMA+, 2018)

<sup>9</sup> On constate une stabilité de la ponctualité des autobus en semaine (CIMA+, 2018).

<sup>10</sup> Le nombre de passager en 2018 est sensiblement le même qu'en 2017, mais on remarque une hausse marquée si on compare à l'été 2016 ainsi qu'un maintien de la croissance du nombre de passagers le samedi (CIMA+, 2018).

## Faciliter l'accès de façon générale

La réflexion sur les voies d'accès au mont Royal doit être étendue à tous les accès physiques au parc (sentiers, escaliers, routes) et ne pas se restreindre aux seules limites du parc du Mont-Royal. Des mesures concrètes doivent être prises à court terme pour diminuer les risques de collision et favoriser l'accès à pied, en transport collectif et en vélo à la montagne.

Le mont Royal est un site exceptionnel au coeur de la Ville et la gouvernance municipale ne doit pas être un frein à sa protection et sa mise en valeur. Le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal de la Ville de Montréal, de même que les Arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce d'Outremont, du Plateau-Mont-Royal, de Ville-Marie et la Ville de Westmount doivent travailler de concert pour faciliter l'accès universel à la montagne.

### Recommandation 5

Vivre en Ville recommande d'améliorer et de sécuriser tous les accès physiques au parc du Mont-Royal.

## Un lieu exceptionnel à protéger

Pour conclure, Vivre en Ville tient à souligner la rigueur de la Ville de Montréal dans la mise en œuvre du projet pilote. Les résultats du projet pilote compilés tout au long de l'été permettent d'évaluer ses retombées et d'identifier les éléments à bonifier pour la suite des choses. D'ailleurs, il pourrait être intéressant de maintenir ces mécanismes de suivi afin de monitorer l'effet des différentes interventions à venir sur la montagne et, au besoin, de les ajuster.



# Références

CARON, Denise (2018). *Le chemin de la montagne*. Étude réalisée pour le compte de la Ville de Montréal et mandatée par le Bureau du Mont-Royal dans le cadre de l'entente de développement culturel de Montréal, 220 p.

CIMA + (2018). *Suivi du projet pilote sur le mont Royal. Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe Camilien-Houde/Remembrance Phase 2 - plan de suivi global*. Étude réalisée pour le compte de la Ville de Montréal, 144 p.

QUÉBEC. Ministère de la Culture et des Communications (MCC) (2018). *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*, 174 p.

VILLE DE MONTRÉAL (1992). *Plan de mise en valeur du mont Royal*, 63 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Plan de transport*, 220 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2009). *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal*, 82 p..

VILLE DE MONTRÉAL (2018a). *Projet pilote sur le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camilien-Houde et le chemin Remembrance et Vision d'avenir pour ces voies d'accès véhiculaires au Mont Royal*. Document synthèse, 17 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2018b). *Suivi du projet pilote sur le mont Royal*. Présentation de Marc-André Tousignant, ing, 8 novembre 2008, 22 p.



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK  
870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9  
T. 418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

200, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec) J8Y 3W9  
T. 819.205.2053