

Chemin de ceinture du Mont-Royal



Mémoire de Luc Ferrandez

Résumé de la présentation

- Nous appuyons sans réserve le projet de ceinture du Mont-royal.
- Nous émettons quelques propositions d'aménagement.
 - Élément 1 - Le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes
 - Élément 2 - Le passage des zones ingrates
 - Élément 3 - L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique
 - Élément 4 - Changement de statut et apaisement de la vitesse de circulation des vélos

Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

- Une des grandes qualités du projet est de contribuer à pousser l'accès du parc à sa bordure au lieu de la conserver en son centre. Les conséquences sont si nombreuses qu'à notre avis, cela va changer sensiblement la dynamique de fréquentation du parc mais aussi la dynamique de contact entre le parc et les quartiers avoisinants.
 - Nous pensons qu'une proportion importante des utilisateurs du chemin de ceinture seront des cyclistes et des piétons qui y accéderont en mode actif à partir de leur point d'origine (et non de leur voiture).
 - Nous pensons par ailleurs qu'il va devenir la forme privilégiée de découverte de la montagne - ses sommets, ses plaines et ses cols - et que l'accès à un seul sommet à partir des stationnements va rapidement être considérée comme une version inférieure de cette expérience.
 - Mais plus intéressant encore, c'est que la randonnée, parce qu'elle est en bordure du parc, devient une interface performante avec les quartiers avoisinants et entre les quartiers avoisinants.
 - La possibilité de franchir plusieurs quartiers, à pieds ou en vélo, à travers un parc et sous le couvert des arbres est une expérience urbaine à la fois majeure et unique.
- Pour peu qu'on soit rêveur, on imagine facilement combien génial ce serait de pousser ce concept aux quartiers avoisinants dans ce qui pourrait être un réseau de chemins verts qui deviendrait une formidable alternative à l'automobile.
- Inspiré par le chemin de ceinture, c'est d'ailleurs ce que nous avons proposé dans le cadre de la consultation publique sur le PDU du Plateau Mont-royal. Description pages suivantes.

Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

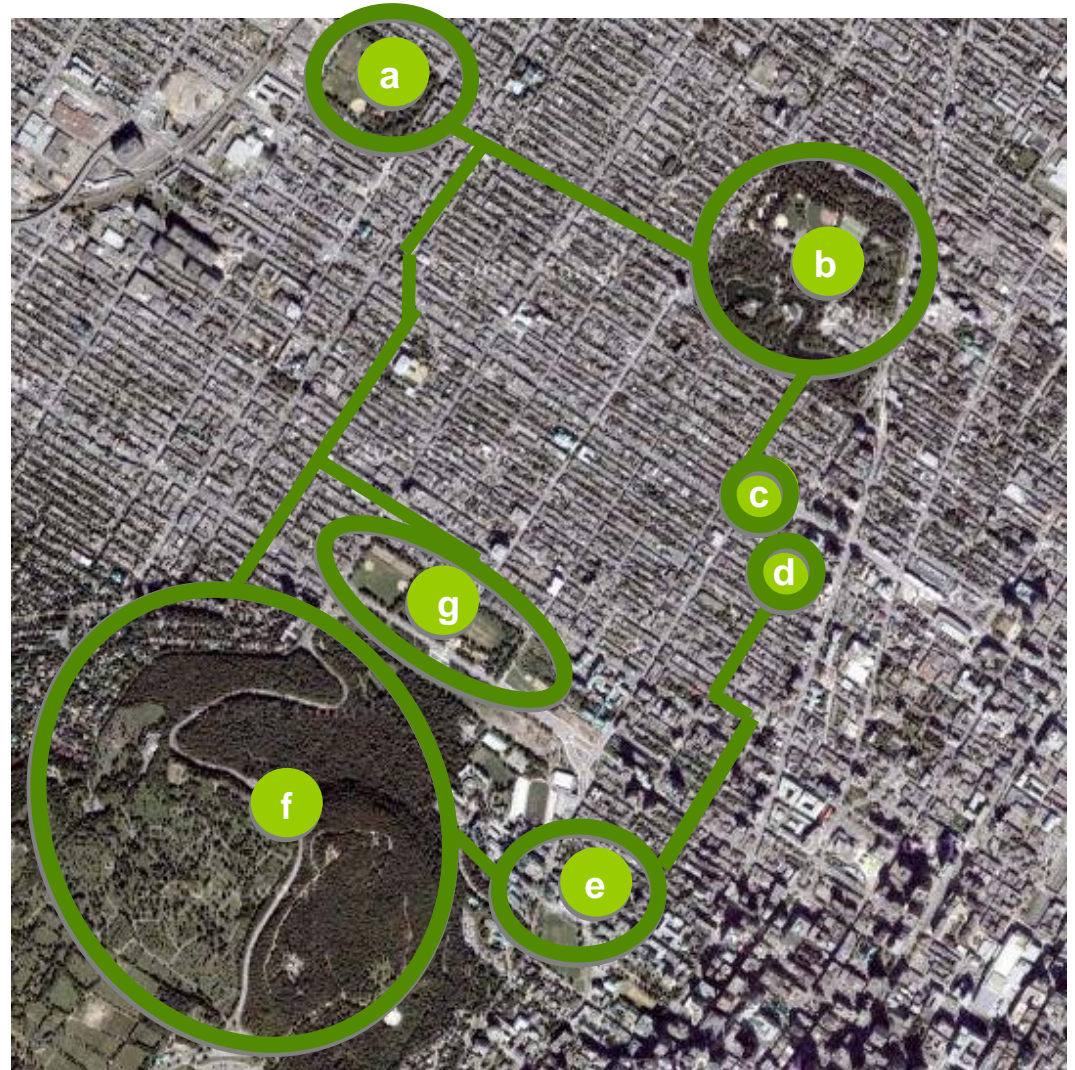
Description :

Joindre les principaux parcs du Plateau par une piste de 4 mètres, à l'usage exclusif des piétons, encadrée de verdure de part et d'autres.

Cette piste n'aura aucun objectif fonctionnel, si ce n'est que d'offrir un espace refuge à la frénésie automobile.

Itinéraire :

- a. Le parc Laurier
- b. Le parc Lafontaine
- c. La nouvelle promenade Berri
- d. Le carré Saint-Louis,
- e. L'université Mc Gill
- f. Le parc du Mont-royal
- g. Le parc Jeanne-mance

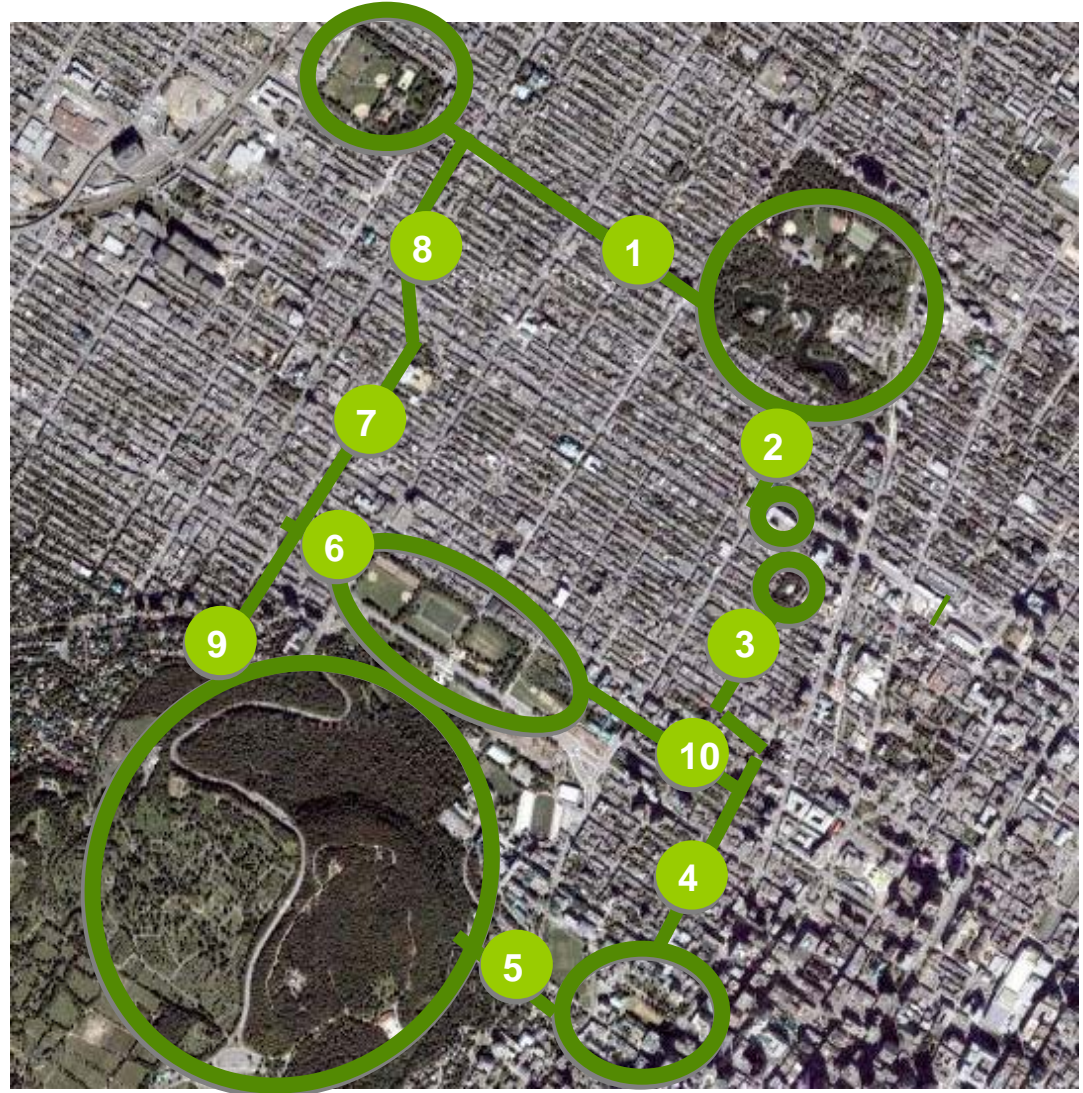


Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

Description (suite) :

Outre les parcs, le chemin emprunterait les sections de rues suivantes:

1. Christophe Colomb
2. Roy
3. Prince Arthur
4. Milton
5. Mc Tavish
6. Jeanne-Mance
7. Villeneuve
8. Gilford
9. Alternative Gorman
10. *Alternative Ste-Famille*



Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

Description (suite) :

- Le chemin serait constitué d'une allée d'au moins 4 mètres minéralisée ou pas et nécessairement bordée de verdure de part et d'autres*
- La pratique du vélo y serait interdite.
- Le chemin emprunterait des rues résidentielles (sauf Prince Arthur) où l'impact sur la circulation - sans être nul - serait limité.
- La largeur requise pour l'implantation du chemin forcerait sur certaines rues l'interdiction de stationnement sur au moins un des deux côtés de la rue.

La double rangée d'arbres – l'espace refuge par excellence.



Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

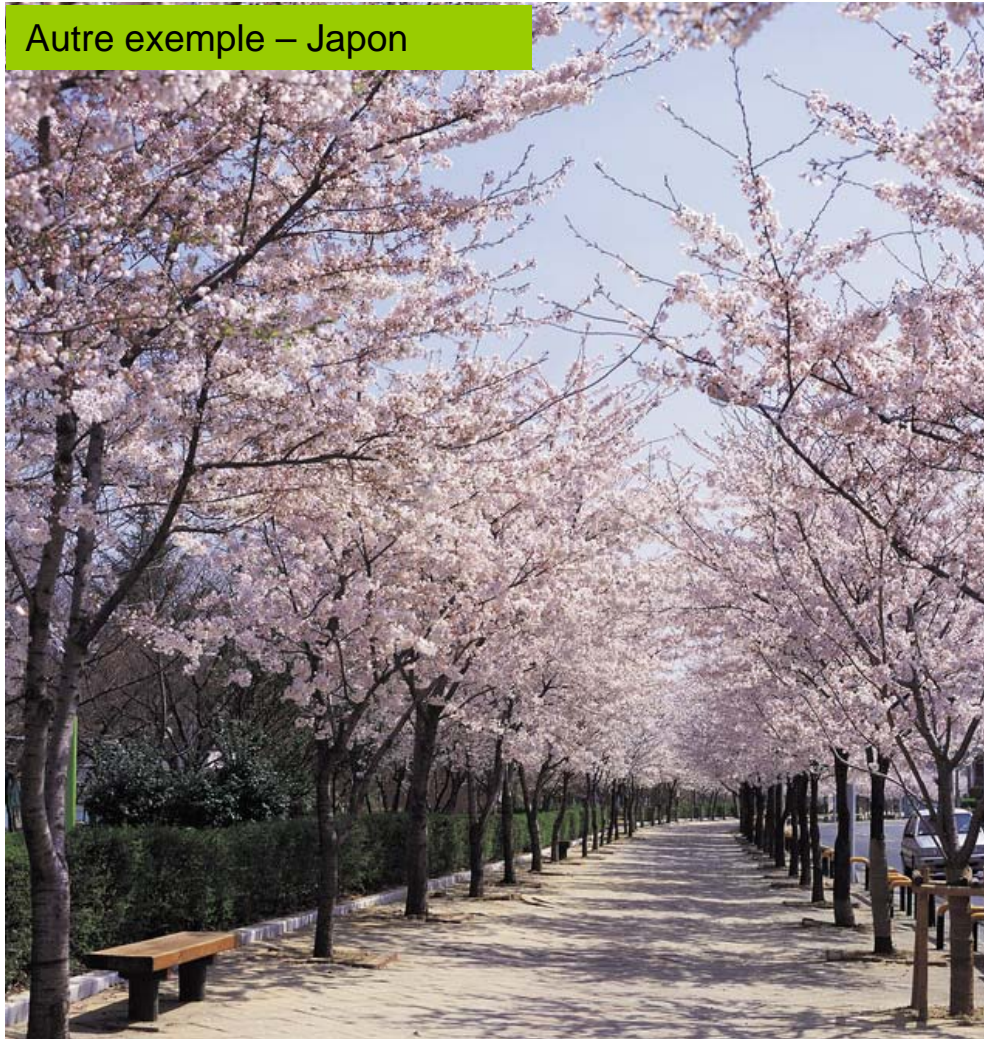
Autres types d'aménagement possibles

Ci-contre : vignes dans les espaces privés où la plantation d'arbres de part et d'autres est impossible. Possibilité de partenariat avec les citoyens



Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

Autre exemple – Japon



Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

Autre exemple – Installation spontanée par les citoyens au Japon



Élément 1 : le chemin comme centre d'un réseau d'allées vertes

Description (suite) :

Le projet serait facilité par les éléments suivants :

- La largeur exceptionnelle de Gilford (compte tenu du faible débit automobile).
- La vocation presque piétonne d'une partie de la rue Roy et d'une partie de la rue Milton.
- Le faible débit de Villeneuve.
- La piétonisation déjà réalisée de Prince Arthur.
- La largeur de l'espace disponible sur Christophe-columb.
- La facilité d'aménager la rue Mc Tavish (pas de résidences d'un côté de la rue).

L'ampleur de ce projet suppose certes une planification sur une décennie – mais donnerait à Montréal un aménagement et un mode de découverte du territoire uniques au monde.

Le centre en serait le chemin de ceinture du Mont-royal.

Impacts concrets sur le projet de chemin de ceinture.

- Sans prétendre que ce projet se réalisera, il faudrait peut-être prendre en compte cette éventualité dans la planification des accès au réseau de rues avoisinantes.
- Planifier un éventuel contact avec la rue Mc Tavish
- Prévoir un franchissement sécurisé de la chaussée à la rue Gorman
- Prévoir le franchissement de CDN non seulement vers Westmount mais aussi à la hauteur de Queen Mary.
- Participer – par exemple lors des consultations publiques des quartiers avoisinants – à la promotion de cette idée.

Élément 2 – Le passage des zones ingrates

- Le chemin comprend plusieurs zones ingrates
 1. Le passage sur rue dans Outremont (entre Mc Culloch et l'entrée du bois Saint-Jean Baptiste)
 2. Le passage derrière xxx
 3. Le passage très étroit au croisement de la rue Queen Mary
 4. Le passage à proximité des nouveaux mausolées et de la zone technique du cimetière CDN sur la voie d'accès à l'université de Montréal.

- Dans certains cas, ce n'est pas simplement un retour brutal avec l'urbanité, c'est le contact avec une urbanité stérile et inintéressante.

- Nous pensons que l'aménagement de ces passages doit viser à protéger la continuité de l'expérience de refuge et de contact avec la nature – tout en admettant qu'il ne peut s'agir d'une nature mise en valeur mais d'une mise en scène.

- Pour ces passages, nous proposons un travail volontairement artistique de haies et de murs verticaux en gardant en tête la majesté et la grandeur du site – en bref en comprenant que la médiocrité doit être proscrite.

Élément 2 – Le passage des zones ingrates

La paroi



Élément 2 – Le passage des zones ingrates

Le corridor



Élément 2 – Le passage des zones ingrates

La tranchée



Élément 2 – Le passage des zones ingrates

Les œuvres d'art



Élément 2 – Le passage des zones ingrates

Les œuvres d'art



Élément 2 – Le passage des zones ingrates

Les œuvres d'art



Paradoxalement, des espaces qui auraient cette qualité d'exécution pourraient devenir des lieux recherchés et attendus du circuit – alors qu'ils sont aujourd'hui considérés comme ses points faibles.

Par ailleurs, il nous semble que ce type d'aménagement se prête très bien à une commandite privée.

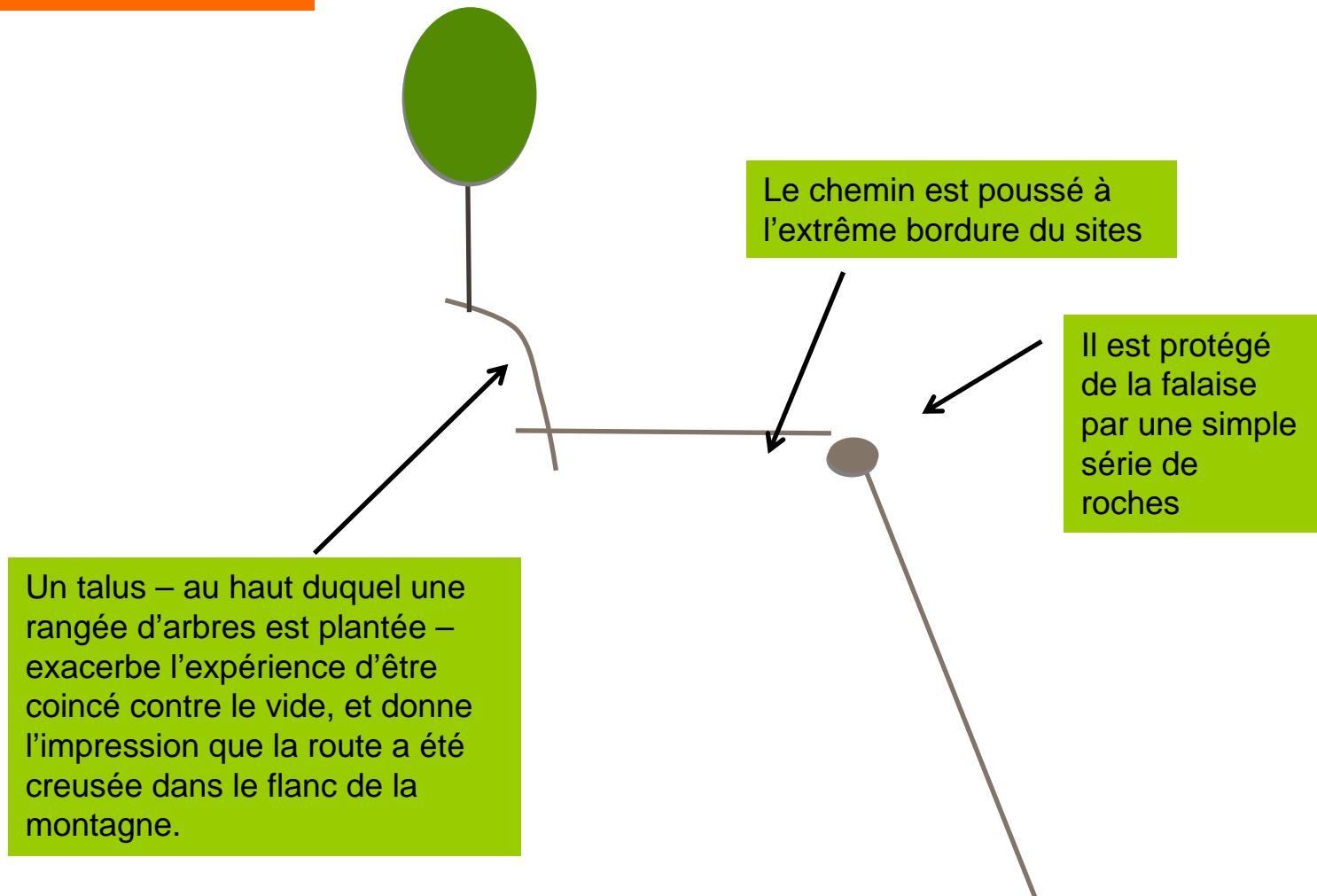
Élément 3 - L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique

- La zone de remblai de la Polytechnique, à cause de l'ampleur de la destruction qui y a été commise, nous donne l'occasion - unique sur le Mont-royal - d'aménager le territoire en toute liberté.
 - C'est-à-dire que le travail ne consiste pas à mettre en valeur le site, mais plutôt à le réinventer.
- Nous proposons un aménagement inspiré d'un des aspects courants des routes de montagne mais non exploité sur le chemin de ceinture :
 - la corniche.
- Avec l'aménagement du chemin en haut de la pente de ski – pour lequel le thème de la corniche va sans doute s'imposer – cela pourrait marquer la personnalité de tout le flanc nord.



Élément 3 - L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique

Aménagent – détails



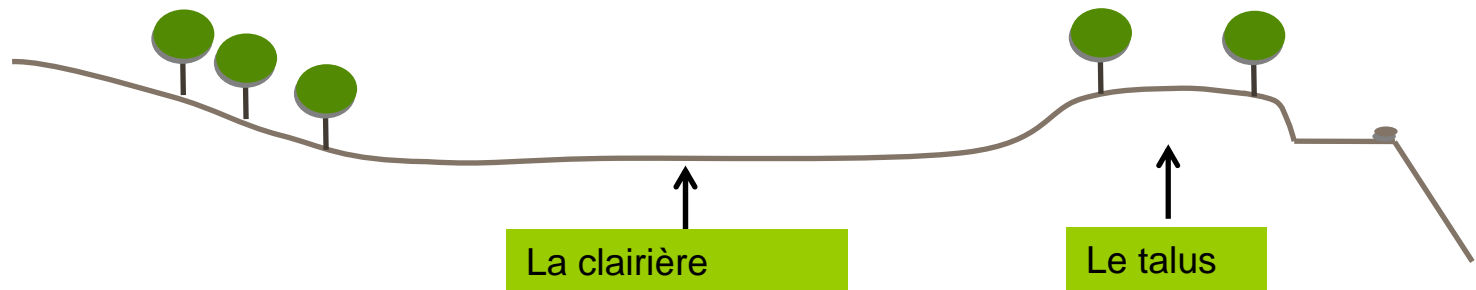
Élément 3 - L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique

Tracé de la route



Élément 3 - L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique

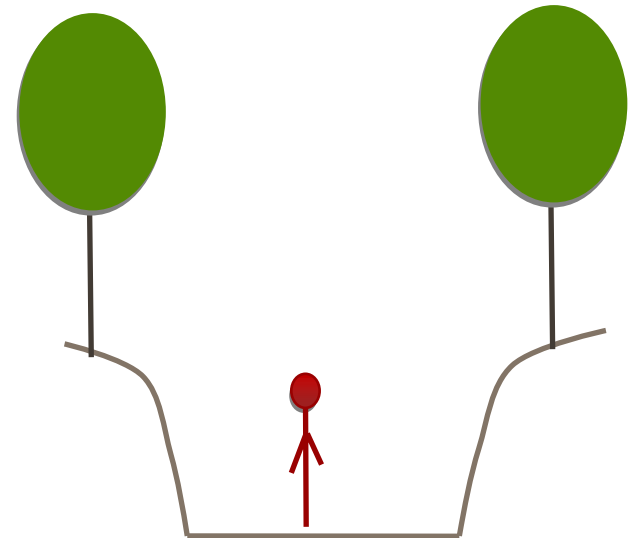
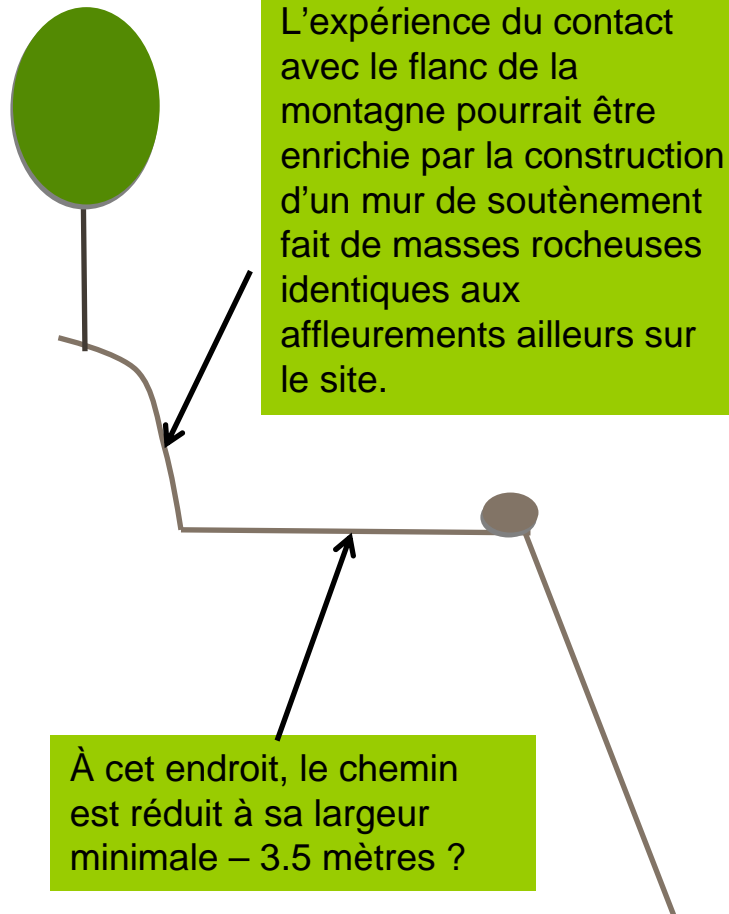
Aménageant – détails



Pour limiter les coûts, le talus ne ferait qu'une dizaine de mètres – le reste de l'espace pouvant être aménagé comme une clairière encadrée par la seconde rangée d'arbres du talus d'un côté et par la forêt existante de l'autre.

Élément 3 - L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique

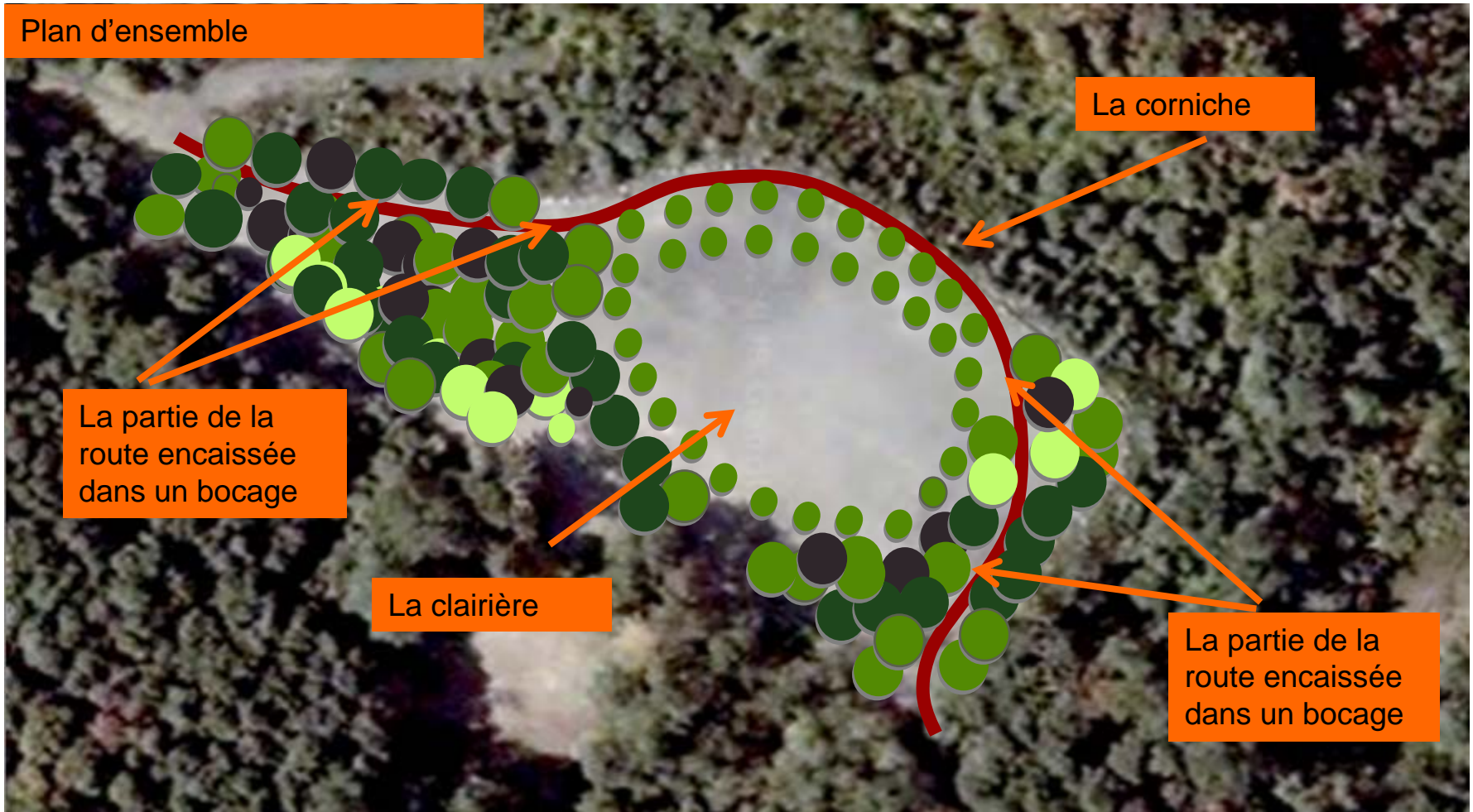
Aménageant – détails



Pour exacerber le contraste entre le caractère exposé de la corniche et le caractère intime de la forêt et pour exacerber l'impression de déboucher sur le vide et sur le ciel, les entrées et sorties de la forêt seraient travaillées sous forme de bocages.

Élément 3 - L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique

Plan d'ensemble



Élément 4 – changement de statut et apaisement de la vitesse des vélos

- Pour les trois raisons suivantes, on doit s'attendre que le nombre d'utilisateurs en vélo augmente de façon très significative.
 1. La longueur du chemin en fait un parcours plus adapté au vélo qu'à la marche.
 2. Ce sera le seul chemin continu et protégé de la circulation de cette longueur dans la région de Montréal.
 3. L'alternance de dénivelés et de plats en font un site d'entraînement idéal.
- On peut faire l'hypothèse que le chemin exerce une attraction si puissante sur les cyclistes que le statut d'espace déambulatoire pour les piétons soit mis en péril.
- Par ailleurs, il existe aussi un risque de débordement des cyclistes sur le chemin piéton dans le cimetière.
 - Ce qui amoindrirait considérablement l'ambiance de calme et de recueillement que les usagers y sont en droit d'y trouver.
- À notre avis, la seule façon de gérer cette situation est l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation. Nous proposons les mesures suivantes.

Élément 4 – changement de statut et apaisement de la vitesse des vélos

1. La multiplication d'escaliers au croisement de la piste multifonctionnelle et du chemin piéton.
2. L'aménagement d'épingles aux angles accentuées dans les tournants de la pente de ski et du bois Saint Jean Baptiste.
3. L'installation de courbes accentuées au bas des dénivelés – particulièrement dans le sous bois Outremont.
4. La possibilité de faire rouler les vélos sur une piste construite sur rue en cas de cohabitation inconfortable avec les piétons dans le boisé Outremont.
5. Le dédoublement de la piste en deux voies étroites séparées par îlots d'arbres ou des roches dans les descentes accentuées du bois Saint Jean Baptiste.
6. Des bris de trajectoires pour toutes les sections en ligne droite trop longues.
7. La limitation de l'accès cycliste à une section du chemin Olmsted

Par ailleurs, nous restons convaincus qu'il n'y aura jamais de solution à la cohabitation entre cyclistes et piétons sur le Mont-royal tant que Camilien-Houde ne sera pas interdite au transit et donc accueillante aux cyclistes.