

**Michel BARCELO, OUQ, ICU**  
**Professeur honoraire**  
**Institut d'urbanisme**  
**Université de Montréal**

**QUELQUES OUBLIS IMPORTANTS**

**DU**

***PLAN DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DU MONT-ROYAL***

**Ce mémoire est présenté à titre individuel  
à l'Office de consultation publique de Montréal  
par quelqu'un qui a résidé quelque  
40 ans de sa vie à la périphérie immédiate du  
mont Royal**

**Avril 2008**

Pour plusieurs de ses analyses, le *Projet de Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* s'en tient au parc du Mont-Royal et ignore la connotation plus large du mont Royal de l'Arrondissement historique et naturel. On peut remarquer cela, en particulier, dans la carte sur l'accessibilité (page 56) qui n'a aucune indication sur l'accessibilité (piétonne ou véhiculaire) du parc Summit à partir du Chemin de la Côte-des-Neiges et encore moins de proposition pour le relier ultérieurement au chemin de ceinture proposé. Nous y reviendrons plus loin.

## VUES

Cela est encore plus évident pour les planches (pages 26 et 30) relatives aux vues. Pour les vues d'intérêt **vers** le mont Royal en particulier, on ne semble avoir d'attention que pour les vues **encadrées** par des rues **perpendiculaires** au parc du Mont-Royal. Il y a, dans la réalité plus étendue de l'AHNMR, des rues **tangentes** aux flancs de la montagne (qu'il s'agisse du parc lui-même ou de l'accident géographique plus vaste) qui offrent très souvent des vues plus remarquables. J'en cite quelques exemples, mais mes moyens d'observation et la cartographie disponible ne m'ont pas permis de compléter un relevé exhaustif, que devraient entreprendre les responsables municipaux des deux villes en cause (Westmount et Montréal) au plus tôt :

-L'intersection Chemin Saint-Sulpice-avenue Atwater, d'où on a une vue tout à fait remarquable sur le Grand Séminaire, le Collège de Montréal, et les immeubles hauts du Chemin de la Côte-des-Neiges entre Docteur-Penfield et Sherbrooke qui suivent, illustrent et mettent bien en valeur la pente de la montagne ;

-Le Chemin de la Côte-des-Neiges dans sa traversée même de l'AHNMR, entre Forest-Hill et The Boulevard, avec des vues de part et d'autre, à Westmount et Montréal, sur des bâtiments résidentiels souvent cossus, implantés sur les crêtes, qui affirment bien par leur présence le dégagement de la vallée entre les deux sommets ;

-Tout au long du parcours serpentin de la rue Ridgewood, parfois perpendiculaire, parfois tangent à la montagne, à partir du Chemin de la Côte-des-Neiges jusqu'à son sommet ;

-Le Chemin de la Côte-Sainte-Catherine entre Vincent-d'Indy et Laurier ;

-La rue Sherbrooke (côté Nord), là où elle longe le Grand Séminaire et le Collège de Montréal, entre Saint-Mathieu et Lambert-Closse ;

-La rue Saint-Urbain (côté Ouest) entre Saint-Cuthbert et Duluth, où on profite d'un bon dégagement sur le terrain du CHUM-Hôtel-Dieu ;

-L'avenue Docteur-Penfield, particulièrement entre Simpson-McGregor et Redpath, d'où on peut voir, au Nord-Ouest, à travers les parcs Percy-Walters et Thérèse-Casgrain, le parc Mont-Royal par-dessus le stationnement étagé du CUSM centre-ville, une vue pourtant bien menacée ces jours-ci et d'autant plus précieuse ;

-L'avenue Docteur-Penfield encore (côté Sud) entre Atwater et Côte-des-Neiges, une vue complémentaire à celle du Chemin Saint-Sulpice/Atwater ;

-L'avenue des Pins (côté Nord) entre Peel et McGregor ;

-Un ensemble de rues relativement courtes dans Westmount, au pied du parc Summit, et qu'il faudrait absolument répertorier (Place Belvedere, Belvedere Crescent, avenue de Trafalgar, The Boulevard, etc.) au même titre que les rues Greene, Wood ou Clarke que le *Projet de Plan* a pourtant bien remarquées ;

Pourquoi accorder autant d'importance aux vues, puisque dans cette consultation, ici même, on nous a affirmé qu'une fois inscrites dans le *Document complémentaire*, elles n'auront qu'une valeur indicative et non coercitive dans les règlements des Arrondissements ? J'avais déjà mes craintes à ce sujet, et c'est pourquoi j'ai posé une question au sujet des effets de ces vues sur le *PPU Griffintown secteur Peel-Wellington*. On m'a répondu que cela était déjà inscrit dans le *Projet de PPU*. Parmi un nombre considérable d'*orientations* de ce document, sur environ dix pages, je n'ai trouvé que deux lignes : « *Mettre en valeur les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt reliant le mont Royal et le canal de Lachine.* (p.13) ». Plus loin, dans les *paramètres réglementaires*, on retrouve des cartes de densité, de taux d'implantation, de hauteurs de construction qui ne manifestent absolument pas une quelconque sensibilité, d'aucune sorte, pour la moindre prise en compte des *vues* déjà inscrites dans le *Document complémentaire* ou dans cette *orientation*.

Si les commissaires de l'OCPM ne désirent pas ou ne peuvent aborder cette question de la valeur absolument non coercitive, non contraignante et donc pratiquement inutile des analyses de vues, telles qu'on en tient compte ou que l'on a l'intention d'en tenir compte, il me semble qu'ils ne peuvent recommander que l'une ou l'autre des choses suivantes : 1) le retrait pur et simple du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* et du *Document complémentaire* des chapitres sur les vues, qui deviendraient plutôt, dans des documents séparés, des guides d'interprétation très largement diffusés (plus que ce *Plan*) dans la population (comme on a déjà diffusé, à Montréal, des guides non coercitifs sur le patrimoine bâti), sans lui donner l'illusion que la Ville ou les Arrondissements ont acquis des pouvoirs ou veulent les exercer pour faire respecter quoi que ce soit à ce chapitre ; 2) des propositions de modifications à la *Charte* qui rendent coercitif le respect de certaines vues (fort probablement moins nombreuses pour qu'elles soient probantes), avec l'assurance d'une certaine permanence garantie par l'Assemblée nationale.

Je tiens à vous rappeler qu'il y a des limites coercitives de hauteur, commandées par des champs visuels impératifs et quasi permanents, dans le cas d'à peu près tous les aéroports du Canada, sans que presque jamais personne ne les ait trouvées contraires à la Constitution ou au droit de la personne ou de la propriété. On devrait peut-être examiner ces précédents avant de reléguer aux oubliettes les mesures coercitives.

## ACCESSIBILITÉ

Mon analyse du *Projet de Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* m'a conduit à y constater les carences suivantes, au chapitre de **l'accessibilité pour piétons**:

Il devrait y avoir une indication (flèche) « *accès à partir des milieux de vie limitrophes à améliorer* » qui vienne du Sud-Est, comme on l'a fait pour le NE, le NO, et le SO. Telle qu'elle est, la carte laisse entendre que le centre-ville n'est pas ou n'est plus un « milieu de vie ». C'est pourtant le paysage le plus complémentaire du centre-ville, en termes de contraste

paysager (paysage naturel et paysage bâti) et d'accessibilité, pour des résidants de plus en plus nombreux.

Il manque au *Projet* l'escalier du prolongement de la rue Redpath qui, il n'y pas si longtemps, conduisait à Redpath Crescent et au Mont-Royal, et y conduirait encore n'eût été l'abandon de ce passage qui longeait l'ex consulat de Cuba.

Il y manque l'escalier de la promenade Sir-William-Osler, qui assure une desserte pourtant importante des quartiers résidentiels denses qui gravitent si bien autour des rues Drummond et De la Montagne, et leurs voisins.

Les parcs Thérèse-Casgrain et Percy-Walters ne sont pas identifiés au *Projet* (quoiqu'ils le soient bien timidement sur la carte « *Les grandes composantes du territoire* ») ce qui ignore ou diminue leur contribution possible à l'accessibilité. Pourtant, en particulier, venant du centre-ville, le Parc Percy-Walters, qui est le prolongement le plus au Sud du parc Mont-Royal, et le plus au Nord de la rue Sherbrooke via Redpath (une rue magnifiquement bordée d'arbres et de jardins), lui fournit un des accès les plus intéressants en étant relié, comme paysage autant que comme cheminement, au Quartier du Musée et à la montagne. Bien sûr, il faudrait restaurer le passage menant à Redpath Crescent, tel que déjà mentionné plus haut.

L'escalier Trafalgar n'est pas identifié au *Projet*, et devrait pourtant continuer à jouer un rôle très important, en particulier grâce à la desserte de trois lignes d'autobus (66, 165/535, 166).

L'accès (piéton) au Lac aux Castors par Hill Park (par le trottoir) n'est pas identifié au *Projet* : il est pourtant probablement aussi fréquenté que le précédent et aussi accessible par deux des trois lignes de bus que le précédent.

L'escalier de l'Université de Montréal qui monte à partir de l'avenue Louis-Colin n'est pas identifié au *Projet*. Il est pourtant bien desservi par le métro, et les autobus 119 et 51, fréquents, et donne un accès tout à fait inusité à la montagne.

Les nombreux accès (piétons ou automobiles) aux cimetières (parties de l'AHNMR) sont loin d'être tous indiqués au *Projet*, et on n'en a pas évalué la fréquentation.

Pour **les accès par transport en commun**, le *Projet* signale les difficultés que pose la configuration des trajets d'autobus (page 54), mais n'offre aucune solution à ce problème, sauf quelques considérations vagues présentées ici en séance sur le circuit d'autobus 11. Pourtant, l'AHNMR est facilement accessible à pied, quoique ponctuellement, par les trajets 55, 29, 535/80, 129, 535/165, 166, 66, 144, 107, 11, 97, 15, 57, 119 et six stations de métro. Si on arrivait à mettre en boucle ces divers points d'accès, on rendrait possibles des visites faciles et complètes, offrant des perceptions d'une si grande qualité qu'on pourrait bientôt pouvoir envisager une modification importante au rôle du Chemin Remembrance-Camilien-Houde. Je vous propose pour étude un trajet que je n'ai pas encore validé du point de vue des coûts :

Départ du métro Côte-des-Neiges (avec correspondance 119 et 535/165), trajet sur CDN (avec correspondance 51,166, 535/165, 66,11 & 24) jusqu'au métro Guy-Concordia (correspondance avec 15 et 57, et à nouveau 66, 535/165, 166) puis sur Docteur-Penfield (correspondance 144), jusqu'à Du Parc (correspondance 535/80, 129, 29 & 55), suite sur Côte-Sainte-Catherine (correspondance 97 et 51, puis 119), Vincent-d'Indy (correspondance

51 et 119) jusqu'aux métros Édouard-Montpetit et Université-de-Montréal, puis fin de la navette au point de départ (métro Côte-des-Neiges). Avec un laissez-passer quotidien ou mensuel, les usagers pourraient faire plusieurs fois le trajet, en tout ou en partie. Mes souvenirs d'enfance me rappellent un trajet à peu près identique qu'empruntait le tramway dit « observatoire », donc à découvert, et qui a enchanté plus d'une de nos soirées tout en nous permettant de découvrir notre ville et sa montagne sans correspondances inutiles. Aujourd'hui, un autobus à impériale devrait suffire.

## LES ŒUVRES D'ART ET DE COMMÉMORATION

Une fois par année, les attachés militaires de plusieurs pays d'Amérique du Sud viennent au parc Percy-Walters pour y commémorer le *Libertador* Simon Bolivar. Ce jour là, et je pense toute l'année, ils sont les seuls, semble-t-il, à savoir pourquoi on a déjà célébré ce grand homme à Montréal, ville qui se veut pourtant universelle et donc des Amériques.

On avait donné à Montréal, il y a plusieurs années (Expo '67 ?), un buste de Bolivar que la Ville a installé dans le parc Percy-Walters sur un socle qui y est encore. L'acte de vandalisme qui l'a fait disparaître est peu connu, sauf, bien sûr des attachés militaires qui doivent bien s'étonner de notre négligence à l'égard de leurs pays et de son libérateur.

C'est une façon simple de rappeler que qui trop embrasse mal étreint, et que l'on devrait élaguer de ce *Projet* les trop nombreuses promesses sans échéances, comme celles sur les œuvres d'art commémoratives.

Michel Barcelo  
2008-04-18