

Consultation publique

Voies d'accès au Mont-Royal/projet pilote Camillien Houde/Remembrance

Mémoire présenté par Hélène Prévost

Novembre 2018

1. contexte et projet pilote Camillien Houde
2. commentaire sur le projet pilote
3. perspective et propositions

1. contexte et projet pilote Camillien Houde

Depuis 28 ans j'habite le quartier immédiatement rattaché à la montagne, sur la rue Ridgewood.

Je me considère une « riveraine » en quelque sorte.

Je connais bien le Mont Royal et son paradoxe urbain. Je vis à ses côtés, je marche sur ses sentiers plusieurs fois par semaine je skie, je patine, je flâne, je lis, j'y connais le silence et la rumeur de la ville.

Aussi je circule en voiture sur la voie qui traverse la montagne, à toutes les saisons. Afin d'aller d'ouest en est, vers le nord, vers le sud. J'utilise aussi les transports publics.

Durant plus de vingt ans j'ai transité en voiture par la voie Camillien Houde/Remembrance pour me rendre à mon travail à Radio-Canada. Une voie naturelle et fort belle.

Le Chemin Olmsted et les sentiers de marche constituent l'autre visage de la montagne.

C'est la partie verte. À travers les années j'ai vu des changements réguliers dans l'aménagement du parc : importants travaux au Lac des Castors, entretien des bâtiments au Lac des Castors et à la Maison Smith, aménagement de nouveaux bancs et autre mobilier à l'intérieur du parc, remplacement d'arbres malades, redressement de certains accès et des terrains autour du Lac des Castors, etc. J'ai pu constater qu'on veillait sur la montagne.

Les Amis de la Montagne font un travail attentif et constant.

Je sais que le Ville de Montréal est partenaire de certains de ces travaux.

Mais je n'ai pas vu de grands changements dans la gestion de la sécurité routière, des panneaux de signalisation, de l'encadrement de la circulation et de la relation auto/vélo/piéton.

Par contre les sentiers sont ravagés par les vélos de montagne qui y transitent sans gêne. Bien qu'un règlement les interdise. Je n'ai jamais été témoin d'une intervention auprès d'un de ces cyclistes par les policiers ou toute autre personne en autorité.

La voie Camillien Houde, maintenant pointée du doigt, a été négligée sous bien des égards.

Certes l'entretien de la route est fait régulièrement. Mais l'ensemble de la route n'a pas fait l'objet d'aménagement pertinent. Venant de l'est tout particulièrement, la signalisation a toujours été fautive. Les abords vers la Maison Smith ou le Belvédère sont très compliqués, pas clairs du tout. Cette confusion a entraîné des manœuvres dangereuses, maintes fois répétées. Et des correctifs n'ont pas été apportés. Aussi l'emplacement des arrêts d'autobus en période d'achalandage empêchent une circulation fluide et sécuritaire.

Aussi il n'existe pas de véritable piste cyclable, identifiée comme telle et balisée comme telle, alors qu'une partie de la voie est utilisée par les cyclistes. Une ligne blanche pleine divise les voies en deux

de chaque côté de la route. C'est tout. Pas de panneau indicateur, rien qui s'adresse aux utilisateurs ou qui avertisse les automobilistes. On a pris pour acquis que c'était ainsi. On a négligé là aussi. Jusqu'à ce qu'un malheureux accident en 2017 sonne l'alarme. J'ai aussi vu des automobilistes utiliser cette 2e voie (dite voie d'accotement) comme voie de dépassement. Un panneau (un seul) l'interdisant est soudainement apparu durant le projet pilote.

Je n'ai jamais été témoin que des policiers émettent une contravention à un(e) automobiliste en défaut. Je n'ai non plus jamais vu un cycliste être arrêté pour vitesse excessive alors que la pratique est (était) courante. Combien de fois ai-je été dépassée par la droite par un cycliste roulant plus vite que ma voiture. À des vitesses allant de 50 à 60 kilomètres/heure.

Des accidents? Bien sûr il y en a eu. Bien que je n'aie jamais été témoin d'un de ces accidents. Et dans l'ensemble, mis-à-part quelques « pressés » chroniques, les automobilistes se comportent bien. J'ai rarement été témoin de situations semblables à celle que l'on peut retrouver au centre-ville. Certains automobilistes se permettent des extravagances de conduite surtout le week-end en soirée, particulièrement autour du Belvédère. (le projet pilote a subitement corrigé une situation qui pourrissait depuis des années. Donc les autorités savaient ce qui s'y passait. Sans apporter de correctif jusqu'à ce jour). On fermait les yeux. Les administrations successives ont fermé les yeux. Donc je ne blâme pas particulièrement l'administration actuelle.

J'ai donc vu et observé les qualités et les défauts de ce passage routier qu'est le chemin Camillien Houde.

Ce passage est plus qu'une voie de transit.

C'est un ensemble qui touche aux questions d'urbanisme, d'environnement, de civilité, de respect des lois, de respect des usagers, du droit à la nature, de dégradation du patrimoine, du chevauchement des intérêts particuliers, que chaque groupe d'utilisateurs défend vivement.

J'ai pris connaissance de la proposition du projet pilote de la voie Camillien Houde avec irritation et une certaine colère. J'ai rapidement manifesté mon malaise à la mairesse d'arrondissement, Madame Sue Montgomery, auprès de la mairesse de Montréal, Madame Valérie Plante ainsi que du conseiller Monsieur Luc Ferrandez et auprès de quelques journalistes qui avaient écrit sur le sujet.

Mon malaise était relié principalement à la manière et au ton utilisé en présentant le projet pilote- dont l'élément vedette était l'interdiction de transit sur la voie Camillien Houde.

Cette décision a été imposée (bien qu'annoncée au moment de la campagne électorale j'en conviens, mais sans réelle préparation au moment de sa réalisation) sans égard pour les résidents des quartiers limitrophes, la vie de ces quartiers, la culture de l'environnement humain et social.

Cette communauté dont je fais partie, ainsi que les milliers de résidents de Côte-des-Neiges, Westmount, Outremont, des nombreux étudiants et professeurs de l'Université de Montréal, a à cœur la sauvegarde du patrimoine et de l'esprit des lieux qui ne sont pas qu'un réseau d'asphalte et des stationnements.

Le projet pilote semblait chercher des coupables et ne pointait que dans une seule direction : les automobiles, responsables de toutes les dégradations et de toutes les pollutions.

Le projet annonçait certaines améliorations en transport public, quelques corrections encadrant la circulation automobile, cycliste et piétonnière, un programme d'animation, la construction de deux plateformes en lien avec cette approche d'animation publique, de légères modifications au mobilier

urbain près des principaux arrêts d'autobus au Lac des Castors et à la Maison Smith.
Et annonçait une « vision du futur ».
Que je n'ai vraiment pas entrevue.

2. commentaire sur le projet pilote

Le projet pilote ne m'a pas emballée. Aucune de ses propositions ne m'a convaincue. Que ce soit l'interdiction de transit ou les initiatives d'animation publique. Le reste était cosmétique et sans profondeur.

L'interdiction de transit a provoqué une congestion importante dans les environs de la montagne chacun devant se replier sur des chemins alternatifs au nord ou au sud. Dans Outremont au nord ou sur l'avenue Penfield, au sud, voie fermée durant de longues semaines. Le projet-pilote a été habilement instauré à la belle saison, plutôt vers la fin des classes. Ce qui facilitait les choses pendant un certain temps. Mais en juin et à la reprise en septembre ce fût chaotique.

Ce n'est pas parce que la capacité maximale d'une intersection n'a pas été atteinte (comme le conclue une étude faite durant cette période) qu'on peut prétendre ou conclure qu'il n'y a pas eu de conséquence sur l'environnement, sur l'environnement humain et à la sécurité.

Favoriser un meilleur accès au Parc du Mont-Royal et contrer les effets nocifs de la circulation automobile sur la montagne sont les axes dominants du projet pilote.

D'où l'abolition du transit.

Mais que dit-on de la circulation sur l'avenue du Parc, où circule un infiniment plus grand nombre de voitures, et celle de l'avenue des Pins qui passe dans la montagne aussi et celle de Côte-des-Neiges qui la contourne avec ces bus, ces camions, ces très nombreuses voitures ?

Est-ce qu'on en tient compte? En a tenu compte, en tiendra compte?

La sécurité?

Les cyclistes ont cru que la voie leur a été offerte gratuitement par le projet pilote. Plusieurs en ont profité au détriment de règles élémentaires de prudence et de civilité. Je ne veux pas les blâmer pour tous les maux. Mais ils ont une responsabilité certaine. Et une culture d'usager à revoir.

On a pu remarquer une confusion dans la gestion des voies autobus/vélo/piétons. Le projet pilote a été implanté physiquement par l'interdiction de transit (à quelques exceptions près) en déplaçant des bornes de béton mais en ne préparant pas les utilisateurs au nouvel aménagement « social ». À la nouvelle cohabitation.

Les deux plateformes installées au Belvédère et au point d'observation côté nord l'ont été dans le cadre d'une proposition d'animation publique.

Ces deux plateformes ont été choquantes pour le regard et l'environnement, dès leur installation.

Je les ai trouvés arrogantes par leur présence et leur volume. Dans les deux cas ces plateformes bloquaient le regard, la vue sur la ville vers l'est ou vers le nord, éliminaient la perspective.

Qu'est-ce donc qu'une montagne si ce n'est pas le regard qu'on porte vers le lointain?

Les plateformes donnaient un accès privilégié à un petit nombre au détriment de plusieurs.

Je trouve qu'elles ont contribué à une pollution pour le regard et être en contradiction avec la nature même des lieux.

Un programme d'animation publique réfléchi, « connectée » sur les clientèles possibles méritent

mieux que ça.

Les stationnements étaient souvent bondés. Les voitures venant de l'ouest se sont souvent retrouvées coincées dans un cul-de-sac. Puisqu'il était impossible de traverser la montagne, les voitures et les autobus de la ville et de tourisme s'entassaient à la queue leu leu, incapables d'avoir accès au stationnement ou incapables de traverser (autobus). Les moteurs tournaient à plein régime pendant de longues minutes. (voir photo jointe prise un dimanche de septembre)

Et que voit-on d'ailleurs en arrivant sur les lieux du Lac des Castors et de la Maison Smith? Des stationnements. Dans leur grande nudité.

3. perspective et propositions

Lorsque le projet pilote est apparu sur nos écrans radar j'ai rapidement pris la décision de suivre le projet, de m'informer et de m'engager en prenant la parole afin de partager mon expérience de la montagne.

Il m'est rapidement apparu nécessaire de partir à la recherche d'un plan directeur rassembleur, intégrateur, qui tienne compte des différents rythmes de la montagne.
De ses différentes clientèles, c'est-à-dire de ses usagers. De ses diverses inscriptions dans le milieu.

Un plan qui axerait sa démarche sur l'exclusion m'apparaît triste, peu porteur et surtout contre productif.

Je crois qu'il faut aller dans le sens de l'inclusion.

Bousculer certaines habitudes. Avancer une proposition respectueuse de l'environnement qui tienne compte des liens multiples avec la montagne et entre ses voies d'accès.

Créer une passerelle.

Construire par pallier un espace de vie, un espace de vie verte.

Y aller graduellement. En sensibilisant tous les groupes.

Et en évitant les a priori réducteurs.

Cette montagne nous parle. Elle a quelque chose à nous dire. À nous transmettre.

On peut même parler de l'effet holistique de la montagne. Effet mineur? Je ne le crois pas.

Il me semble vital de considérer cet espace comme un espace de vie,

Dans toutes ses dimensions.

Que le projet à venir porte une vision moderne, osée, ouverte, de la ville à la montagne, de la montagne en ville.

Montréal est une métropole enviée à bien des égards.

La force et la diversité des créateurs qui y nichent devraient pouvoir se refléter dans les choix qui seront faits pour rendre compte de la ville à la fois intelligente et à la fois patiente.

En tentant de se rapprocher de la vision de Frédéric Law Olmsted d'une « lente ascension vers le sommet ».

La montagne, ici j'inclus tous les aspects : sentier, voie cyclable, voie de circulation, fait partie de notre culture. Au quotidien. C'est un privilège de l'avoir. Mon premier souhait est de la garder en bonne santé. Or elle connaît plusieurs agresseurs. Et la voiture n'est vraiment pas le seul. Il est injuste de ne pointer que dans cette seule direction.

La cohabitation auto/vélo/piétons a évolué au cours des années. Nous avons grandi ensemble pour ainsi dire.

La ville change, les besoins changent. Notre regard sur l'ensemble doit s'agrandir.

La pollution semble être l'argument fort qui sous tend le désir d'interdiction de transit.

Car il apparaît évident que dans cette interdiction de transit émerge le désir d'éliminer complètement la voiture. Point.

Est-ce vraiment le pivot de la démarche?

Peut-on imaginer créer un pivot qui renforce l'axe de la montagne?

La montagne nous amène au fleuve. Elle crée des liens, les favorise, conscientise les usagers.

La nature de l'investissement?

À défaut de sommes grandioses : mettre de l'avant l'originalité, l'audace, l'imagination qui peuvent être de grands carburants.

-Lancer un concours auprès de concepteurs et d'architectes paysagers en équipes multidisciplinaires et multigénérationnelles.

-Éviter le maquillage des lieux et l'approche populiste.

Bien des choses ont été suggérées depuis le début de cette consultation. Je ne veux pas à mon tour tomber dans le jeu des solutions rapides et cosmétiques.

Je crois en la nécessité de donner un enracinement au projet.

Je pose la question : que voit-on?

Un parc?

Une voie?

Une route verte?

Un milieu de vie?

Une présence dans la ville?

Un lieu?

Un esprit?

Pour réfléchir voici quelques idées :

-Contenir le flux automobile avec limite (nombre de passages) comme on le fait auprès des groupes de touristes dans certains grands Parcs Nationaux afin de réduire l'impact des activités humaines.

-fermeture ponctuelle de la voie Camillien Houde. (Un jour par semaine? Un jour sur deux?)

-revoir la verdure le long du chemin. Penser vert. En tenant compte de toutes les agressions que peuvent constituer les divers rythmes de vie sur la montagne : autos, vélos, piétons, autobus.

-revoir la configuration des voies de circulation. Qui sont sans harmonie et sans logique.
-baliser une véritable piste cyclable. S'il y a lieu. Que tout le monde peut identifier et utiliser en sécurité.

-revoir la configuration des stationnements et leurs aménagements.

-créer un système de navette desservant les deux versants de la montagne exclusivement. (L'été surtout). Créer un réseau en lien avec la ville. Ne pas couper la montagne de la ville.

-se servir de stationnements incitatifs. Deux sont déjà dans la proximité de la montagne. À l'ex-hôpital Victoria et sur les terrains de l'Université McGill également (à confirmer).

Ce qui implique un système de transport adéquat et vraiment efficace.

-créer un trottoir ou un couloir qui donnerait accès au Belvédère à partir de la Maison Smith.
Ce qui impliquerait de corriger la courbe encastrée entre deux rochers. Et qui pour l'instant est un véritable tue-monde pour les piétons et aussi pour les vélos. On y observe un couloir d'étranglement où vélos, voitures et plus rarement piétons (car l'espace est inexistant et très dangereux) doivent manifester beaucoup de civilité afin d'éviter les accrochages.

-améliorer le réseau de transport public en bonifiant l'offre sur le circuit qui dessert la montagne et les environs. (Urgent)

Le projet pilote et le discours apparent ne proposent pas de véritable plan.

Des intentions, oui. Et quelques perspectives de décisions mises bout-à-bout, dont certaines reposent sur une étude qui date de dix ans.

L'horizon semble pointer par en arrière.

Nous pouvons et nous devons faire mieux.

Travailler en harmonie avec le milieu urbain et le milieu humain.

Plutôt que de créer de la dysharmonie.

Se servir de la représentation du chemin comme incitatif à une vision d'accueil, d'intégration, de diversité, de recherche d'équilibre social.

Hélène Prévost
22 novembre 2018



