

Pour contrôler et réduire le transit sur la montagne.

Comme je le dis depuis toujours, je suis contre le transit automobile dans le parc Mont-Royal. Lorsque j'ai été engagé à la Ville en 1987 pour concevoir un nouveau plan pour le parc, mais surtout pour toute la montagne, ce fut l'une des premières propositions que j'avais faite. Hélas, je l'avais annoncé trop vite lors d'une entrevue à la Gazette ce qui avait provoqué une vive réaction du directeur du Service des Parcs, Pierre Bourque, déjà furieux que la Ville ait donné ce mandat au Service de l'Urbanisme, et qui plaignait les pauvres francophones de l'Est de se voir privés de l'accès au parc ! Nous avons dû illico retirer la proposition du plan préliminaire déposé en 1990. Mais l'idée était restée au dossier.

Lorsque, en 1959, le réseau de tramway avait été aboli et remplacé par les autobus, les rails des célèbres 'chars observatoires', qui avaient eux-mêmes remplacé en 1924 le funiculaire en service depuis 1885 - tel que proposé par Olmsted dans son 'Preliminary Report' de 1874 -, firent place à l'asphalte et aux voitures dont on célébrait alors la démocratisation universelle. Cette nouvelle voie, ouverte en 1959, aussi contestée par plusieurs, faisait partie du nouveau plan du mont Royal octroyé à la firme américaine Clarke et Rapuano en 1954, qui prévoyait aussi un autre tel parkway en pourtour Sud de la montagne ! Fin de l'historique !

Là est la question. La voie Camillien-Houde/Remembrance (chemin du Souvenir des cimetières) devait et devrait être un tel parkway, une allée de parc, pas la bretelle autoroutière qu'elle est devenue pour plusieurs, une voie de transit rapide entre deux quartiers qui sont de toute façon déjà bien reliés par les avenues des Pins/Penfield au Sud et Mont-Royal/Côte-Sainte-Catherine au Nord. Certains ont donné l'exemple du Central Park de New York et des quatre rues qui le traversent, mais ce long îlot urbain rectangulaire d'à peine 800 mètres de large par 3,5 km - 340 hectares ! - sorti de la trame orthogonale horizontale, n'est pas un parc « naturel » comme le mont Royal, une montagne centrale elle aussi, mais qui a structuré toute la trame urbaine autour d'elle, avec un seul passage 'naturel', bien nommé Côte-des-Neiges, dans le val perché qui isole son petit sommet de l'Ouest -Westmount- de ceux d'Outremont et de Montréal.

Aux 200 hectares du parc Mont-Royal comme tel, il faut aussi ajouter les 200 hectares des deux cimetières qui le jouxtent au sommet d'Outremont sur son flanc Nord, ce qui est plus que Central Park ! Lieux historiques national du Canada, et comme tous les cimetières, à l'origine des parcs urbains, ceux-ci font intimement partie du parc à qui ils ajoutent à son caractère

sacré. Ceci explique à qui peut l'entendre pourquoi le mont Royal, cité par Québec comme « Arrondissement historique et naturel » puis « Site du patrimoine déclaré », est en fait un véritable parc naturel national à l'échelle du Québec et même en processus d'inscription à la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette montagne est aussi historiquement la mère de Montréal - avec le fleuve son père ! - comme des huit autres montérégiennes elles aussi en processus d'être réunies dans un éventuel 'parc national discontinu'.

Verrait-on une voie d'évitement rapide dans un parc national ? C'est ce que fait le transit de ce parkway, la rendant non seulement dangereuse mais antinomique au parc du mont Royal, anti-montagne, qu'elle cherche à nier, diminuer, aplatir, pour arriver plus rapidement de l'autre côté, même si comme ils disent c'est plus agréable que l'autoroute Ville-Marie ! Le problème n'est pas le cyclisme, dont un simple accident a relancé le débat, car Camillien-Houde n'est pas non plus une piste cyclable fonctionnelle, mais un simple lieu d'exercice pour les cyclistes de course et peut-être quelques joggeurs. Le vrai problème c'est l'intégrité du parc et de notre montagne-mère. Verraient-on une telle bretelle d'autoroute à travers le jardin botanique ?

La Ville de Montréal et Luc Ferrandez, responsable des grands parcs, semblent avoir bien compris la nécessité d'arrêter le transit automobile à travers le parc Mont-Royal. Par contre la solution proposée est trop radicale et négative. En arrêtant la circulation aux deux stationnements de la Maison Smith et du Lac au Castor pour les voitures venant de l'Est et de l'Ouest, on coupe toute possibilité de traverser la montagne sinon pour les autobus, les services publics et les cortèges funèbres. Les visiteurs stoppés au lac au Castor devront donc marcher 500 mètres de plus pour rejoindre la Maison Smith et de là, le chalet, quoiqu'on aura envisagé un accès partiel.

La solution que j'avais proposée l'an dernier évitait cette punition draconienne. L'allier-retour au Lac au Castor et au belvédère Camillien-Houde sera libre, mais toutes les voitures voulant traverser le parc pourront le faire en passant cependant par le stationnement de la Maison Smith, où elles devront acquitter un montant minimal, qui servira ainsi de 'péage' aux transitaires qui, comme les vrais usagers, veulent profiter de la montagne ! Les visiteurs ayant déjà stationné au Lac au Castor ou au belvédère Camillien-Houde pourront y passer en montrant leur billet. Et évidemment les bus, cortèges, etc. auront toujours accès à une voie contrôlée sans péage. Voilà, aussi simple que ça ! En fait non, notre ami Clément Demers a proposé un contrôle encore plus simple grâce à des capteurs aux deux entrées, capables par photo de mesurer ainsi le temps de traversée de chaque véhicule et d'envoyer une contravention en cas d'effraction à la vitesse permise. Mais, même à seulement 30 km/h, il ne

faudrait que 10 minutes pour faire les quelques 4 kilomètres de distance, insuffisant pour décourager beaucoup de transitaires !

Enfin un mot sur le réaménagement subséquent nécessaire de la voie Camilien-Houde en véritable parkway. Son emprise ayant été élargie par les travaux d'entretien, on pourrait d'abord lui aménager un terre-plein vert interdisant les virages en coude, en particulier dans les deux principales courbes où l'on pourrait carrément les séparer par un îlot. Pour ce qui est de la partie ouest, qui avait fait l'objet d'un réaménagement il y a quelques années, celui-ci, trop compliqué, devrait être entièrement revu, à l'occasion du réaménagement de l'intersection de Côte-des-Neiges (viaduc Remembrance). Il faudra séparer la voie ouverte au transport public et refaire celle dirigeant la circulation principale au stationnement Smith, lui-même revu pour assurer sa nouvelle fonction de passage obligé et pour repenser l'importance et la nature de sa couverture. Pour les cyclistes, une travée distincte suivrait la voie principale qui pourrait aussi avoir un petit trottoir pour les joggeurs et les visiteurs qui ne prendraient pas le chemin Olmsted.

Jean Décarie
140318