

Viaduc Rockland : retour à 1960

Chronique du 23 octobre 2023

Vous vous souvenez de ma chronique de la semaine dernière, où je nous félicitais comme société, tout particulièrement la Ville de Montréal en tant qu'instance décisionnelle, d'avoir réhumanisé les accès au mont Royal en détruisant les horribles structures du **tout à l'automobile** érigées en première moitié des années 1960.

Mercredi dernier, la Ville présentait ses recommandations quant à l'avenir du viaduc Rockland¹. Inaugurés en 1966, cette structure est aussi horrible que pouvaient l'être les échangeurs Parc – Des Pins ou Côte-des-Neiges – Remembrance.



Là où le bât blesse, c'est que l'administration Plante propose de simplement remplacer ce viaduc par un autre, pire, d'en profiter pour augmenter les options routières au cœur de l'île de Montréal. Ce qui est pour le moins surprenant de la part d'une administration Projet Montréal, on en conviendra.

La solution proposée

On trouvera en Annexe 1 une illustration de la situation actuelle du viaduc Rockland et de ses environs, ainsi que les deux options de réaménagement retenues au stade actuel.

Je suis personnellement venu à ce dossier par le biais du parc Mali, plus vaste et agréable parc à chiens de Montréal, qu'une coalition de citoyens d'Outremont tentent de préserver en l'état². C'était il y a 4 ans, moment où le dossier principal, celui du remplacement de l'actuel viaduc Rockland, pouvait encore paraître éloigné. L'étape que vient de franchir la Ville prouve qu'au contraire, il commence à y avoir urgence, puisque l'horizon de réalisation est l'année 2030.

¹ Ville de Montréal, *Réaménagement du passage et du secteur Rockland : Rapport synthèse - Étude de faisabilité technique et financière pour l'identification d'options optimales de réaménagement*, mandat réalisé par les firmes civiliti et FNX-INNOV, 12 octobre 2023, 28 pages.

² Voir ma chronique du 24 septembre 2019.

Si l'on regarde attentivement la photo de la situation actuelle, à l'annexe 1, on constatera que le boulevard Thérèse-Lavoie-Roux, colonne vertébrale du nouveau quartier MIL, s'achève abruptement sur une petite rue (chemin Bates). Ce qui force l'automobiliste désireux d'emprunter le viaduc Rockland à d'abord tourner à gauche, puis, une cinquantaine de mètres plus loin, à tourner cette fois à droite pour emprunter la bretelle d'accès au viaduc. C'est à la fois fastidieux et dénué d'élégance se seront dit les ingénieurs spécialistes des voiries publiques.

De là les solutions qu'ils proposent : dans les deux cas, le boulevard Thérèse-Lavoie-Roux est directement connecté au nouveau viaduc Rockland.

Le « s » apparaissant dans la dénomination de chacun des scénarios (2s et 5s) signifie « supérieur », c'est-à-dire qu'il s'agirait d'un viaduc passant au-dessus des voies ferrées. S'il y a un tel « s », c'est forcément qu'il y a également un « i », référant cette fois à une géométrie semblable, mais d'une rue Rockland passant cette fois sous les voies ferrées. En termes de qualité d'environnement urbain et de congruence avec notre époque, ces options « i » seraient beaucoup plus satisfaisantes. Ce qui les a déclassées, c'est leur prix, uniquement leur prix :

- 104 M\$ pour l'option 2s, contre 162 M\$ pour l'option 2i;
- 120 M\$ pour l'option 5s, contre 180 M\$ pour l'option 5i.

Bref, on s'apprêterait à construire une infrastructure renvoyant aux années 1960 à seule fin d'épargner quelques dizaines de millions de dollars, détruisant au passage le parc Mali. Mais encore, **cela n'est toujours que la pointe de l'iceberg.**

Un air de déjà vu

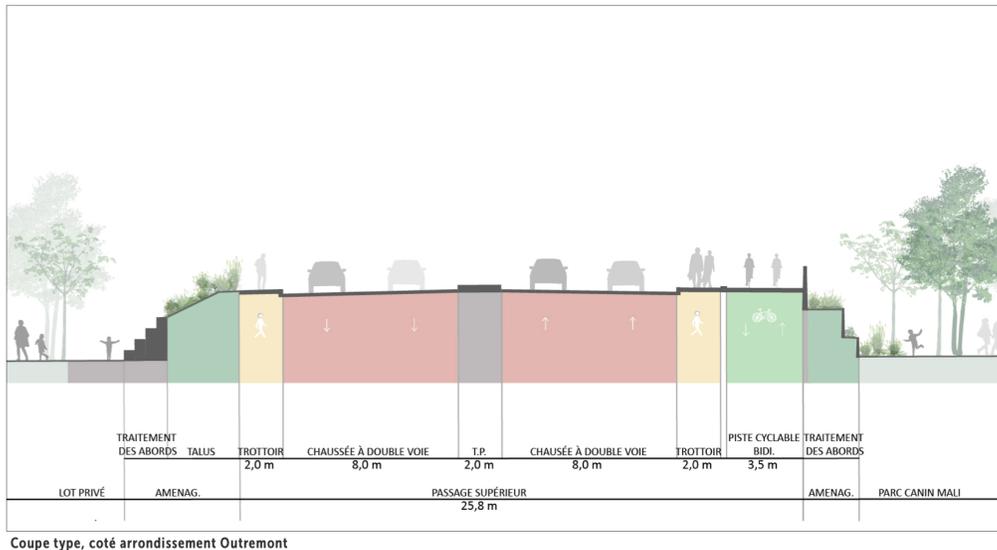
Je vous invite maintenant à consulter l'annexe 2.

J'ai plusieurs fois à cette antenne dénoncé le projet dit Cavendish-Cavendish, qui vise en fait à construire un trajet de contournement de l'échangeur Décarie Nord, toujours congestionné, via les vastes terrains de l'Hippodrome. Tel que proposé, le projet de reconstruction du viaduc Rockland vise le même objectif, appliqué cette fois à la congestion du segment de la rue Jean-Talon compris entre les avenues Du Parc et l'Acadie :

- L'Histoire a laissé deux vastes terrains disponibles au cœur de l'île de Montréal;
- Par définition, les véhicules automobiles n'ont historiquement eu d'autre choix que de contourner ces vastes terrains;
- **Eureka !** se sont dit les ingénieurs en transport : ces terrains vont permettre de créer des trajets de contournement de secteurs congestionnés;
- Ces ingénieurs sont simplement demeurés fidèles au postulat que le seul moyen de lutter contre la congestion est d'augmenter la capacité du réseau routier par création de nouvelles infrastructures;
- Si l'on accepte cette approche, des dizaines de milliers d'automobilistes pressés traverseront bientôt chaque jour l'Hippodrome et le quartier MIL.

Le gabarit prévu du nouveau viaduc Rockland, commun aux options 2s et 5s, finit de démontrer que l'objectif est bien celui-là.

Vue en coupe des options 2s et 5s



Il est quand même intéressant de noter que ces dernières années, au croisement de cette même voie ferrée, trois grandes artères Nord-Sud du cœur de Montréal, soit les rues Saint-Laurent, Saint-Denis et Saint-Hubert, ont chacune vu leur gabarit réduit de deux à une seule voie de circulation par direction :

- Dès lors, qu'est-il besoin de deux larges vois par direction sur Rockland ?
- Si ce n'est, effectivement, que l'objectif est de créer une nouvelle artère majeure de circulation nord-sud au cœur de l'île de Montréal;
- Et dire que l'on tente de nous faire avaler ça par l'ajout d'une piste cyclable !

Conclusion

L'Histoire a légué deux vastes terrains au cœur de Montréal. Ce sont deux occasions de créer des quartiers en accord avec l'esprit de notre temps, des quartiers paisibles et sécuritaires, centrés sur la qualité de vie de ceux qui les habiteront ou les fréquenteront. À l'Hippodrome, tout est à faire. À l'ancienne cour ferroviaire, le tout nouveau quartier MIL a, à ce jour, parfaitement rempli cette promesse.

N'allons pas tout gâcher. **Que l'administration Projet Montréal se souvienne de qui elle est et se ressaisisse !**

On reparlera du parc à chiens le moment venu. Au stade actuel, il faut sauver le soldat MIL en exigeant un tout autre concept de remplacement du viaduc Rockland.

Situation actuelle

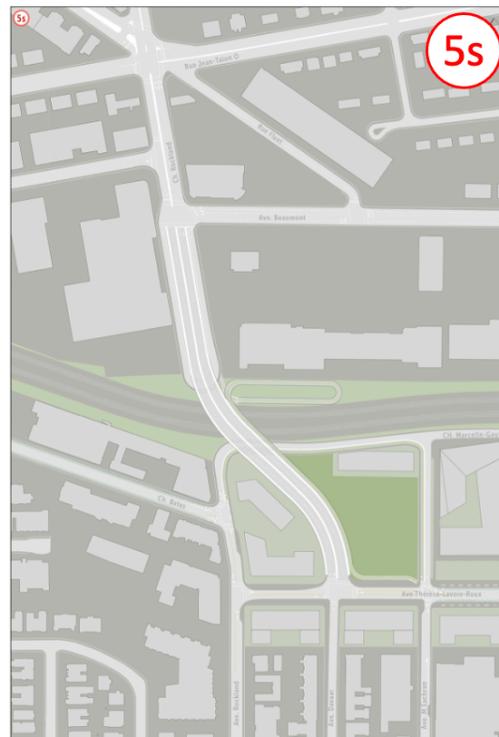


Les deux options retenues pour analyse détaillée et études complémentaires

Outre de sacrifier le parc Mali, ces options réalisent toutes deux une connexion directe entre Thérèse-Lavoie-Roux et le futur viaduc Rockland



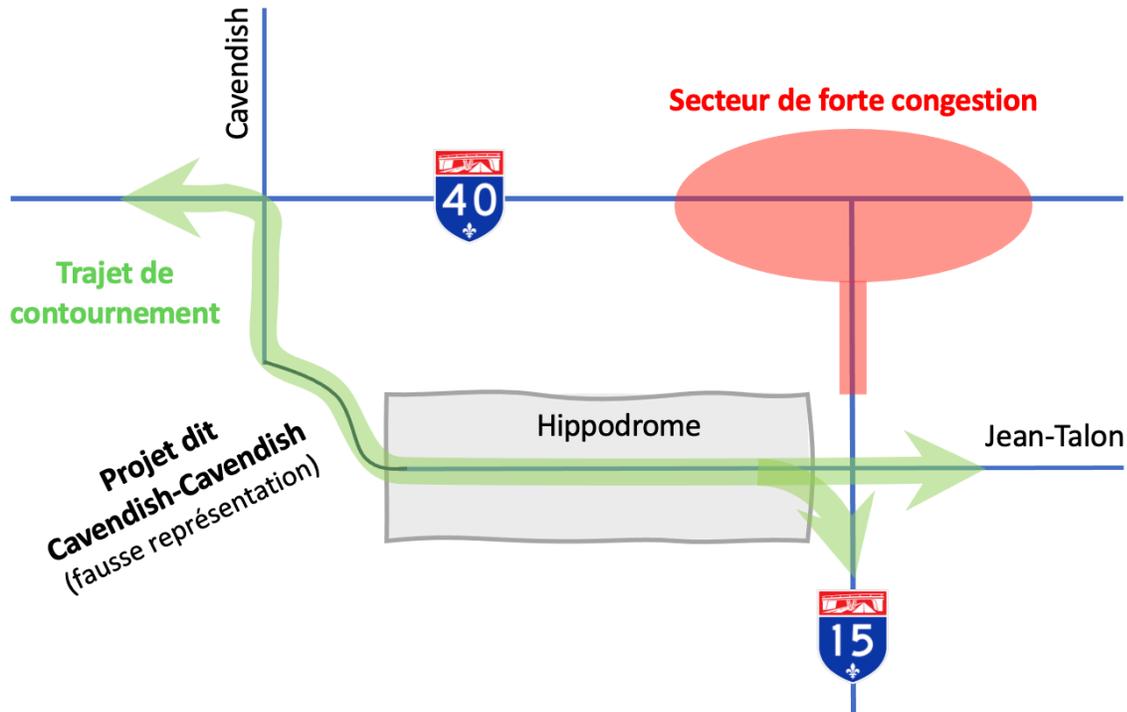
Plan image - passage supérieur



Plan image - passage supérieur

Similitude des solutions transport proposées à l'hippodrome et à l'ancienne cour de triage d'Outremont

Hippodrome : on prévoit utiliser ce territoire pour créer un trajet de contournement de la forte congestion à l'échangeur Décarie (A-40 et A-15)



Cour de triage - MIL : on utilise ce territoire pour créer un trajet de contournement de la forte congestion en section nord de l'avenue Du Parc

