

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## Bravo pour les nouveaux accès au Mont-Royal

Chronique du 16 octobre 2023

La semaine dernière, j'ai décidé que mon parcours de jogging consisterait à faire le tour de la montagne, ce que je n'avais pas fait depuis deux ans. Quelle ne fut ma surprise quand j'ai découvert la nouvelle intersection des chemins De la Côte-des-Neiges et Remembrance : c'est beau, incroyablement beau !

Depuis 60 ans, on trouvait là un horrible échangeur routier. Force est de nous féliciter du chemin que nous avons fait au cours des dernières années. Pour cause, cette intervention complète un groupe de quatre projets majeurs de réfection des accès au Mont Royal.

Plusieurs images valant chacune mille mots, j'invite les lecteurs à consulter les trois pages qui suivent. Mais avant cela, j'aimerais rappeler le contexte de la fin des années 1950.

### Modernité, façon années 1950

Le projet dont le maire Drapeau était le plus fier au sortir de son premier mandat (1954-1957) était d'avoir percé le boulevard René-Lévesque, ce qui avait entraîné la destruction d'un premier lot de 1 200 logements du Faubourg à-m'lasse. Il était également emballé par les plans des autoroutes Métropolitaine, Décarie, Ville-Marie, du pont Champlain, et de tous ces autres projets autoroutiers qui allaient être réalisés au cours des années suivantes... et dont il présiderait à l'inauguration à la faveur de son retour au pouvoir en 1960.

N'allez pas croire que cette boulimie de construction autoroutière avait pour but de soulager la congestion sur les routes. Car il y avait toujours moins d'un million de véhicules en circulation au Québec en 1960<sup>1</sup>. En fait, les trois composantes de l'État (fédéral, provincial, municipal) ont uni leurs forces pour construire des centaines de kilomètres d'autoroutes allant **de nulle part à nulle part, en passant par nulle part** :

- Le but était de moderniser le Québec, façon nord-américaine;
- C'est-à-dire de convaincre un maximum de Québécois d'adopter l'*American Way of Life* prenant appui sur l'automobile et l'unifamiliale détachée.

C'est cet esprit qui a conduit à saccager les accès au Mont-Royal, et plus généralement à détruire de larges parties de la ville historique. Une ville historique vue comme un reliquat honteux d'arriération.

Par bonheur, de telles errances se soignent... ce que je vous invite maintenant à découvrir.

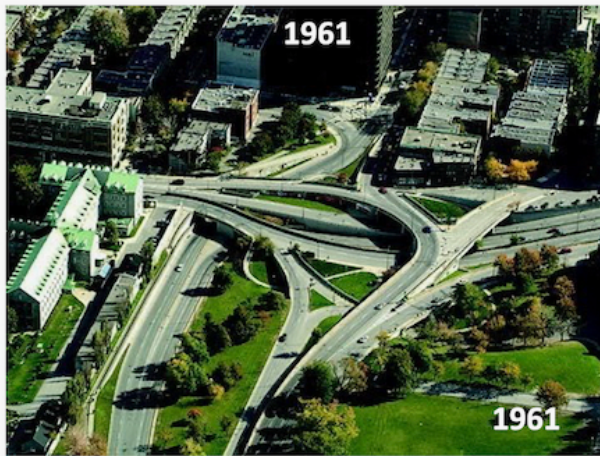
---

<sup>1</sup> Très exactement 992 820 selon l'annuaire statistique du Québec.

## Quatre opérations exemplaires sur les accès au Mont Royal



### 1) Intersection Parc / Des Pins



Symbolique s'il en fut un de l'adaptation de la ville à l'automobile, gage de prospérité économique, l'échangeur Parc-Des Pins fut construit entre 1958 et 1961.

À l'élection de 2001, les deux partis en lice, Vision Montréal de Pierre Bourque et Regroupement des citoyens de Montréal de Gérald Tremblay, s'engagèrent à démolir l'échangeur au profit d'un boulevard urbain de forme assez proche de l'intersection historique. Les travaux furent réalisés par l'administration Tremblay de 2005 à 2008.

## 2) Intersection Cedar / Côte-des-Neiges



Toujours au tournant des années 1960, une longue bretelle d'accès a été rognée sur le parc du Mont Royal pour que les automobilistes puissent accéder à Côte-des-Neiges sans avoir à s'arrêter.

Cette longue ligne droite était littéralement une piste d'accélération. Un piéton devait être très vigilant au moment de la traverser pour poursuivre son cheminement sur le trottoir, trottoir par ailleurs des plus désagréables.

## 3) Intersection Côte-des-Neiges / Remembrance



Encore une formidable erreur, et horreur, typique des années 1960 qui se devait d'être corrigée.

Dernier en date, le projet a été formellement lancé en 2019. Il est aujourd'hui pratiquement achevé. C'est de toute beauté. Comme ce fut le cas avec la démolition de l'échangeur Parc / Des Pins, la découverte la plus heureuse est l'ouverture d'une profonde perspective visuelle, demeurée bloquée durant 60 ans par l'échangeur routier.

Il convient tout de même de préciser que le budget de ce projet était de 52 M\$. Compte-tenu de l'envol des coûts de construction depuis trois ans, il faut s'attendre à un chiffre final plus élevé.

## 4) Intersection Mont-royal / Côte-Sainte-Catherine



Comme on le voit à l'image de gauche, une mini bretelle permettait aux automobilistes de passer directement de l'avenue Mont-Royal et de la voie Camillien-Houde au chemin de la Côte-Sainte-Catherine, le tout sans avoir à s'arrêter.

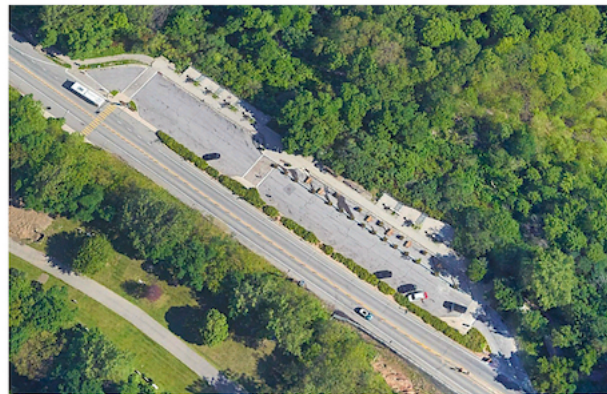
L'endroit était d'autant plus inconfortable et même dangereux pour les piétons que les véhicules surgissaient d'une courbe, souvent à vitesse élevée. La mini bretelle a été retirée il y a une dizaine d'années.

### Trois opérations restant à faire

#### 5) Couper définitivement la circulation de transit par le Mont-Royal

#### 6) Transformer le belvédère Camillien-Houde en espace vert

Ce sont là deux recommandations que j'ai faites lors de ma chronique récente sur la voie Camillien-Houde. Ces deux cas, comme les quatre que l'on vient de voir, expriment physiquement la quintessence des valeurs du tournant des années 1960 : la société est désormais passée à autre chose.



#### 7) Réduire la taille des stationnements au sommet du Mont Royal

L'administration Plante a annoncé en décembre dernier son intention de retirer 290 espaces de stationnement joutant la Maison Smith. Les superficies en cause seront reverdiées, dans l'esprit de ce qu'était historiquement le pourtour de cette maison.

J'appuie sans réserve cette intention, au coût estimé de 19 M\$.

