



ASSOCIATION DES ARCHITECTES
PAYSAGISTES DU QUÉBEC

VOIES CAMILLIEN-HOUDE ET REMEMBRANCE SUR LES TRACES D'OLMSTED



OPINION ÉCRITE

Présentée à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des consultations publiques portant sur les voies d'accès au mont Royal

Déposée à Montréal, le 3 décembre 2018

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION	4
ENJEUX ET PRINCIPES DIRECTEURS	5
CONCLUSION	12
BIBLIOGRAPHIE – ÉTUDES, RAPPORTS ET PRÉSENTATIONS.....	13

AVANT-PROPOS

Fondée en 1965, l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ) est une corporation professionnelle constituante de l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC/CSLA) et de la Fédération internationale des architectes paysagistes (FIAP/IFLA).

L'AAPQ représente 502 membres agréés et 98 membres stagiaires qui évoluent dans les secteurs public, privé, institutionnel, communautaire et universitaire québécois.

L'Association a pour mission de rassembler, de représenter et de soutenir ses membres ainsi que de promouvoir la profession d'architecte paysagiste dans le contexte de protection, de mise en valeur, de gestion et de création des paysages en tous milieux, ce qui contribue à créer un cadre de vie durable, fonctionnel, esthétique et sain pour la population.

L'architecte paysagiste exerce une profession de synthèse. Comme professionnel de l'aménagement du territoire et des espaces extérieurs, il se voit impliqué en amont de la réalisation des projets, de l'élaboration du concept jusqu'aux plans et devis de réalisation, en plus d'en être le maître d'œuvre. Il est appelé à travailler en collaboration avec des experts-conseils où il s'assure d'optimiser la gestion du projet et d'effectuer les suivis auprès d'une équipe multidisciplinaire.

INTRODUCTION

C'est avec un grand intérêt que l'AAPQ participe à la consultation visant à « évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les voies Camillien-Houde et Remembrance et à imaginer le futur pour ces chemins d'accès au parc du Mont-Royal » menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Le mot à retenir dans le mandat accordé à l'OCPM est « transit », soit l'action de passer par un lieu sur son itinéraire sans y séjourner.

Ainsi, il faut éviter d'aborder l'accès des voies Camillien-Houde et Remembrance dans la seule perspective de « l'ouverture » ou de « la fermeture » des chemins d'accès au parc du Mont-Royal.

Pour l'AAPQ, cette réflexion portant sur les accès véhiculaires doit plutôt s'inscrire dans une vision plus globale du mont Royal qui trouve ses assises sur le caractère identitaire, culturel et patrimonial du site.

Alors que de nombreuses voix s'élèvent pour faire reconnaître le parc du Mont-Royal à l'UNESCO, nous croyons qu'il faut se réapproprier l'esprit original du concepteur, l'architecte paysagiste Frederick Law Olmsted. Cette réflexion doit s'inscrire dans la vocation première du site et de son paysage culturel patrimonial exceptionnel.

ENJEUX ET PRINCIPES DIRECTEURS

Par cette opinion, l'AAPQ présente les grands principes et les objectifs qui devraient guider les décisions relatives aux voies d'accès à la montagne.

Préserver la vocation d'origine

L'architecte paysagiste Frederick Law Olmsted a conçu le parc du Mont-Royal, inauguré en 1876. Son approche s'appuyait sur l'intention de faire des lieux un ensemble de paysages ouverts sur le panorama montréalais.

Afin que les citoyens s'approprient ce territoire de calme, de nature et d'air pur au cœur d'une urbanité animée, Olmsted s'est donné le défi de rendre accessible la beauté des paysages forestiers, composés d'espèces indigènes et exogènes, à travers un ensemble d'unités de paysage. Il souhaite créer un lieu qui permet à la fois les rassemblements, mais également, dans une certaine mesure, le ressourcement et le délassement.

Cette ambition s'inscrit à moment de l'histoire où Montréal accède au titre de ville industrielle et commerçante avec ses grandes fortunes. Le développement du transport ferroviaire entraîne une effervescence industrielle qui confirme la vocation économique de Montréal. De 1850 à 1930, les bourgeois anglophones migrent dans ce qui est alors convenu d'appeler le « Mille carré doré », un luxueux quartier situé sur la pente du mont Royal dans le secteur centre-ouest du centre-ville de Montréal. On doit cette appellation à l'écrivain et journaliste Hugh MacLennan.

Trônant au milieu de ce secteur en plein essor : la montagne. Toujours grandiose, mais de plus en plus fragile.

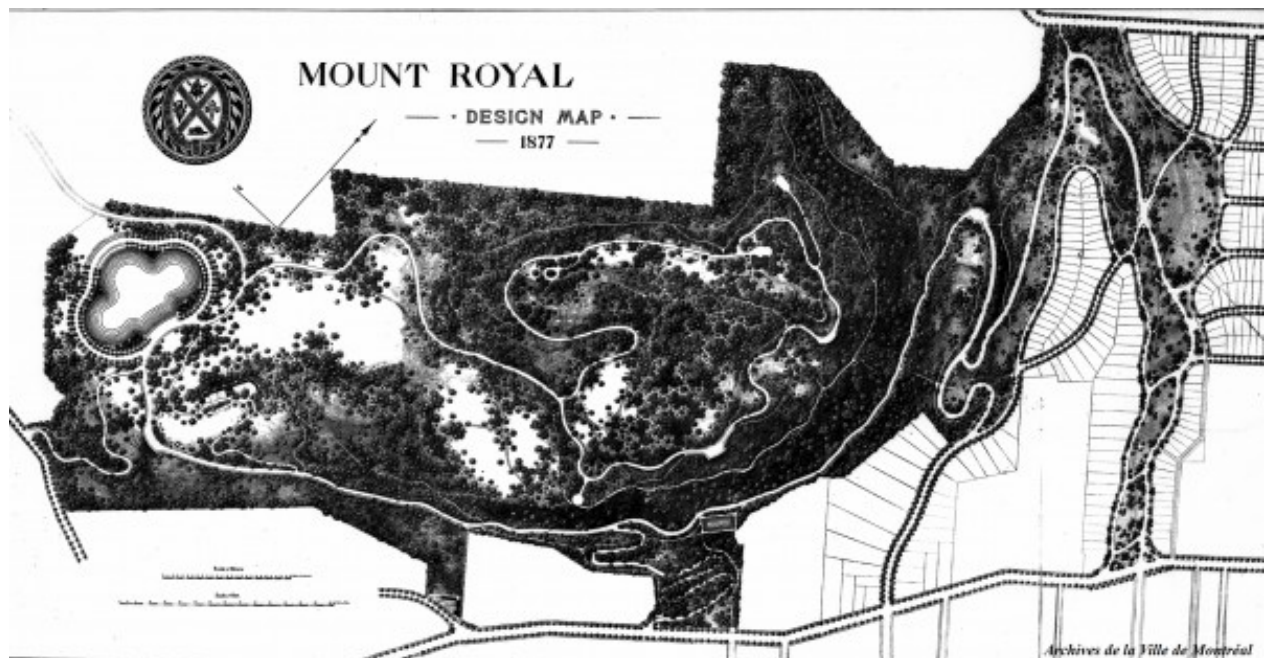
Au cours de cette période se dessine un mouvement pour la préservation de ce joyau afin d'offrir la nature, la beauté et le bien-être aux Montréalais. Autrement dit, en faire un grand parc.

Il faut attendre 1859, pour officialiser la création du parc du Mont-Royal. Il aura fallu qu'un propriétaire procède à des coupes de bois à des fins de chauffage, dans un secteur adjacent à la montagne, pour assurer une plus grande protection à ce trésor patrimonial.

Ainsi, les premiers jalons d'un futur plan d'aménagement seront confirmés, laissant à Olmsted la marge de manœuvre nécessaire à la conception du site.

Le 24 mai 1876, l'inauguration du parc attire un grand nombre de citoyens. Dans les années qui ont suivi, l'achalandage continue à croître. Encore aujourd'hui, les Montréalais le fréquentent pour en apprécier le paysage naturel et urbain, se détendre, se rassembler, pratiquer des loisirs ou des activités sportives. C'est un véritable milieu de vie qui doit être préservé.

Nous croyons que l'héritage de Frederick Law Olmsted doit être renforcé en préservant sa qualité « d'havre de nature », un caractère distinctif du parc du Mont-Royal.



Plan d'aménagement de Frederic Law Olmsted pour le parc du Mont-Royal – 1877. VM105-Y-1_0756-01.
Archives de la Ville de Montréal

PRINCIPE DIRECTEUR 1

S'assurer que les décisions prises sur les voies Camillien-Houde et Remembrance consolident la quiétude du parc du Mont-Royal.

Accessibilité : prioriser la promenade

Conscient que les plus riches habitants possèdent déjà un accès privilégié, le concepteur tente d'ouvrir les lieux, les rendant accessibles à tous, particulièrement aux « gens malades » ou « faibles ». Pour Olmsted, il faut éviter que des portions du parc servent à des fins commerciales ou à d'autres motifs économiques.

L'architecte paysagiste Daniel Chartier décrit l'idée directrice du concept olmstedien comme « une lente montée de la montagne de son pied jusqu'au sommet, en traversant une série de paysages " naturels ", artistiquement orchestrés pour charmer l'âme du promeneur ».

Ainsi la recherche d'une plus grande « promenabilité » de la montagne caractérise l'esprit du concepteur. Cette conception explique les résistances d'Olmsted à une montée plus mécanique par funiculaire ou par tramway. Pour ce dernier, la découverte de l'espace naturel et du paysage passe inévitablement par la création d'emprises facilitant l'accès en calèche, à pied, voire en fauteuil roulant.

Période de l'après-guerre

De 1907 à 1915, le nombre d'automobiles à Montréal passe de 162 à plus de 4000. En 1920, on en compte 13 000 et en 1930, 65 000. Cette croissance importante du parc automobile entraîne de nouvelles préoccupations liées à la circulation automobile.

À l'époque, l'Administration municipale et de nombreux intervenants considèrent la montagne comme une contrainte à la circulation est-ouest.

Notons que dans les années 1870, la trame de rues organiques en périphérie rejoint progressivement la montagne. Lorsque les escarpements empêchent l'accès à la montagne, de nouvelles voies de contournement de la montagne sont conçues pour la

circulation urbaine et de nouvelles entrées font leur apparition, comme celle du boulevard du Mont-Royal.



Jean-Paul Gill / City of Montreal archives

Actuellement, plus de cinq millions de visiteurs fréquentent annuellement le parc. Depuis 1958, le *parkway* en est le principal accès. Conçue pour favoriser la découverte progressive des variations du paysage naturel et de la toponymie de la montagne, cette promenade véhiculaire est maintenant mieux connue sous l'appellation Camillien-Houde et Remembrance.

Le *parkway* permet d'accéder aux deux sites particulièrement achalandés de la Clairière, l'un menant au secteur de la maison Smith et l'autre au secteur du Lac aux Castors, principal lieu de rassemblement.

Bien que le chemin Olmsted (autrefois connu sous le nom de chemin des Calèches) ne soit pas directement concerné dans le mandat à l'étude, nous tenons à souligner ce parcours exceptionnel au cœur de la montagne. Accessible notamment par le chemin le Serpentin, l'avenue des Pins Ouest ou l'avenue du Parc, le chemin Olmsted nous fait

vivre « l'expérience-parc » imaginée par son concepteur. Il offre une expérience paysagère remarquable, prisée tant par les promeneurs que, depuis plus récemment, les adeptes de course à pied.

PRINCIPE DIRECTEUR 2

Faire des voies Camillien-Houde et Remembrance une véritable promenade assurant la découverte du paysage et de la toponymie de la montagne.

Des entrées symboliques et emblématiques au site patrimonial

Si les entrées de ville lancent un message fort sur l'identité urbaine, il en va de même pour les grands parcs.

Actuellement, seule une affiche accueille les visiteurs à l'entrée du chemin Camillien-Houde alors que l'entrée du parc du Mont-Royal est bien plus qu'une signalétique : elle participe non seulement à circonscrire l'usage des lieux, mais elle structure également leur identité.



Photo : Radio-Canada / Charles Contant

L'ensemble des accès à la montagne doit s'inscrire dans un effort de communication pour refléter l'identité du parc et mettre en valeur le site patrimonial.

Si une réduction de la limite de vitesse nous apparaît inévitable, elle se doit d'être accompagnée d'un message identitaire fort. Dès son entrée, le visiteur doit réaliser l'expérience paysagère exceptionnelle qu'il s'apprête à vivre. En ce sens, chaque passage, chaque accès doit engendrer une prise de conscience quant au génie des lieux. Cette approche devra s'accompagner d'une meilleure connectivité entre Camillien-Houde/Remembrance et les différents points d'intérêts tels que le belvédère Camillien-Houde, la Maison Smith, le Lac aux castors et d'autres lieux.

PRINCIPE DIRECTEUR 3

Créer une signature forte et emblématique mettant en valeur le site patrimonial à partir des points d'accès et en continu afin d'engager un changement de paradigme en regard des déplacements.

Une planification globale et intégrée

La Ville de Montréal a fait connaître son intention de mettre en valeur le mont Royal. À cette volonté exprimée par l'administration municipale se greffent divers projets de réaménagements dits complémentaires :

- le réaménagement de l'Échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance en carrefour de type rond-point;
- la réalisation du chemin de ceinture et du chemin de traverse;
- la sécurisation de la voie Camillien-Houde;
- le réaménagement de l'intersection Mont-Royal et Camillien-Houde;
- la révision des pourtours du chalet du Lac aux Castors et de la Maison Smith;
- la révision globale de l'offre de stationnement sur la montagne.

Comme celles des années 50, ces actions marqueront significativement la montagne et son accessibilité pour des décennies. Avant d'amorcer de nouvelles interventions majeures sur des infrastructures, il est important de développer une vision globale et

consensuelle élaborée grâce à une approche intégrée bien ancrée sur la vocation originale du site patrimonial.

À cet égard, nous aurions intérêt à visiter de nouveau l'esprit Olmstedien au moment d'élaborer le plan d'ensemble. Dans un document inédit publié en 1881, Olmsted traduit en ces mots sa vision du Mont-Royal.

« You need to have a new mountain ideals in view; ideals with more not less, of poetic charmand your roads and other artificial constructions must be made with studied regard to thatwhich you thus have before you, not to what you are necessarily putting behind. »

PRINCIPE DIRECTEUR 4

Élaborer une vision et un plan d'ensemble du site pour assurer une intégration cohérente des diverses interventions municipales.

CONCLUSION

Pour l’AAPQ, l’évaluation du projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les voies Camillien-Houde et Remembrance ne saurait s’effectuer en marge d’une réflexion plus profonde et intégrée concernant l’avenir du site patrimonial du Mont-Royal.

Les interventions futures doivent être planifiées et réalisées en tenant compte des prémisses qui ont guidé le premier concepteur du parc du Mont-Royal. À cet égard, la Ville de Montréal devrait adopter une approche qui assure la présence d’un architecte paysagiste à chacune des étapes, de la conception à la réalisation.

Par ailleurs, la mobilisation sans précédente de la société civile appuyant la candidature du mont Royal au patrimoine mondial de l’UNESCO témoigne de l’attachement des Montréalais à ce joyau paysager et naturel.

Le renforcement des conditions liées à la quiétude du site, le souci d’accroître l’accessibilité au parc du Mont-Royal et l’adoption d’une signature emblématique aux différents accès devraient orienter le décideur.

Nous devons mettre en place tous les moyens à notre disposition afin de préserver ce qui est maintenant convenu d’appeler le « poumon » de Montréal.

BIBLIOGRAPHIE – ÉTUDES, RAPPORTS ET PRÉSENTATIONS

Frederick Law Olmsted, Plans and view of public parks, Johns Hopkins Université Press, Batimore, 2015

Montreal, Frederick Law Olmsted, New York, G P., Putnam's

<https://books.google.ca>

<https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/le-15-18/segments/entrevue/61656/mont-royal-transit>