

Plan directeur du parc Jean-Drapeau

Chronique du 20 avril 2021

La semaine dernière, la Ville de Montréal a présenté son *Plan directeur de conservation, d'aménagement et de développement du parc Jean-Drapeau 2020-2030*.

Je le dis tout de suite : **c'est un excellent Plan directeur.**

N'empêche que j'y vois à redire, à cinq niveaux :

- La factice polémique Osheaga;
- La gourmandise;
- La concurrence avec d'autres projets du même type de la Ville;
- La sournoise conditionnalité de la réduction de la circulation;
- Un Plan directeur malgré tout incomplet.

Osheaga

Tous les commentateurs ont mordu à l'hameçon Osheaga.

D'entrée de jeu, un partenariat de bonne foi entre la Ville et les promoteurs d'Osheaga permettrait en quelques minutes de satisfaire les seconds, et ce, dans quelque cas de figure que ce soit. Mais l'administration Plante semble avoir autre chose en tête :

- Vous avez besoin de 6 scènes ? Que c'est dommage : nous ne pourrions vous accommoder que pour 4 scènes;
- Ceci dit, nous vous en offrons une cinquième, à la Place des Nations;
- Donnez votre appui officiel à cette composante du Plan directeur et nous verrons ce que nous pourrions faire pour la sixième scène.

Ceci pour dire qu'à mes yeux, il n'y a pas de « **problème Osheaga** ». Il y a simplement une « **stratégie Osheaga** » de la part de la Ville.

Gourmandise

Souvenez-vous de ce que je disais récemment : tout responsable d'une service public tend à surévaluer ses besoins :

- Les responsables de la **STM** nous disent qu'ils ont d'urgence besoin de 5 G\$ pour prolonger la Ligne Bleue et d'un second 5 G\$ pour réparer ce qui doit l'être du métro actuel;
- La responsable du **Service de l'eau** de la Ville évalue à 900 M\$ annuellement ses besoins financiers;

- Aujourd'hui, la **Société du Parc Jean-Drapeau** demande 1 G\$.
- Continuez à faire le tour, service par service, et vous arriverez à des totaux qui excèdent d'un facteur 2 ou 3 la capacité financière et organisationnelle de la Ville.

Ceci est humain. D'autant que les responsables de services s'évaluent les uns vis-à-vis des autres par leur capacité à convaincre l'autorité de gonfler son budget plutôt que celui d'un autre service. D'autant encore que cela conditionne les progressions de carrière.

Quel est le rôle de la Ville dans tout cela : faire la part des choses, ramener tout ce beau monde sur Terre.

Concurrence d'autres projets

Rien qu'en demeurant dans la même catégorie de projets, les carnets de la Ville sont déjà saturés pour au moins les 10 prochaines années :

- Compléter la **Place des Montréalaises** et aménager les 2 autres îlots du **Square Viger**, compte-tenu du développement prochain des sites Radio-Canada et Molson;
- Aménager les 3 parcs programmés dans **Griffintown**;
- Accélérer et compléter la transformation de **Sainte-Catherine**, du **Square Philips** et de **McGill College**;
- Aménager le **parc Ville-Marie** (appellation transitoire) du **Quartier des Gares**;
- Profiter de la venue du **REM sur René-Lévesque**, en aérien ou au sol, pour refaire une beauté à cette artère emblématique de Montréal;
- Sans oublier des dizaines de projets de plus petite portée, rien qu'au centre-ville.

La Ville a le défaut de s'éparpiller, de conduire simultanément un grand nombre de projets, à faible intensité de travail dans chaque cas, si bien qu'on n'en voit jamais la fin et que c'est le bordel partout. Quand apprendra-t-elle à faire vite et bien ?

Circulation automobile

J'ai déjà dit dans une chronique précédente qu'il y a beaucoup trop de circulation automobile sur l'île Sainte-Hélène.

Un « trajet futé » est devenu fort populaire. Pour éviter le trafic dense sur tous les accès au pont Jacques-Cartier à partir de Montréal, qu'il s'agisse de Sherbrooke, Ontario, René-Lévesque ou Notre-Dame, nombre d'automobilistes passent par la Cité-du-Hâvre, prennent la sortie Sainte-Hélène du pont De la Concorde, puis traversent l'île Sainte-Hélène, ce qui leur permet d'accéder au pont Jacques-Cartier en son milieu;

- Le 5 août 2019, pour en avoir le cœur net, je suis allé faire un comptage durant 1 heure, en pointe d'après-midi;
- Le décompte fut : **248 autos, 8 autobus (4 STM et 1 scolaire) et 3 motos**;
- Ce qui confirmait que l'île Saint-Hélène est devenue une simple composante du réseau artériel de Montréal.

Bien sûr, avec la pandémie COVID-19, ayant entraîné la fermeture du casino, les chiffres sont présentement de loin inférieurs. Mais dès que la situation reviendra à la normale, il ne fait pas de doute que le trafic reprendra.

Le problème est en fait plus général, en ce sens que rien n'empêche qui le souhaite de **se promener partout en automobile** sur les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène :

- Si vous y allez ces jours-ci, vous verrez de longues traces de pneus sur certains segments du **circuit Gilles Villeneuve**, preuve que certaines têtes brûlées s'y rendent la nuit pour tester la capacité d'accélération de leur bolide.

Le Plan directeur prévoit que la circulation motorisée ne serait plus autorisée au grand public, uniquement à la « **circulation logistique de véhicules immatriculés** » :

- Soit ! Mais il n'est aucunement besoin de se lancer dans des dépenses de 1 G\$ pour appliquer immédiatement cette mesure, sans dépenser ne serait-ce que 1 \$;
- Il suffit de bloquer 4 accès, tel qu'illustré ci-après.

Facilité de restreindre la circulation automobile au Parc Jean-Drapeau par la fermeture de 4 accès



Un plan incomplet

Le plus beau terrain du parc Jean-Drapeau, et même du Grand Montréal à mes yeux, est la pointe Est de l'île Sainte-Hélène. Honte sur nous que ce terrain ait été un stationnement depuis 50 ans. Or, selon le Plan directeur, il demeurera indéfiniment un stationnement.

Recommandation

Reporter de 10 ans le réaménagement du parc Jean-Drapeau. En profiter pour inclure la pointe Est de l'île Sainte-Hélène, dans l'optique du 400^e anniversaire de Montréal, en 2042.

À brève échéance, se limiter à réduire la circulation automobile sur ce site magnifique.