

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIT PRÉSENTE: Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente

CONSULTATION PUBLIQUE

**PROJET DE CHEMIN DE CEINTURE
DU MONT-ROYAL**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 19 juin 2008, 19 h
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, 14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

ÉCOMUSÉE DE L'AU-DELÀ

JEAN DÉCARIE et ALAIN TREMBLAY 2

SYNDICAT DE COPROPRIÉTÉ CHÂTEAU DECELLES

ANDRÉ REVEZ 18

HÉRITAGE MONTRÉAL

DINU BUMBARU 24

LES AMIS DE LA MONTAGNE

SYLVIE GUILBAULT et JEAN-FRANÇOIS HALLÉ 34

LUC FERRANDEZ..... 46

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Je vous souhaite la bienvenue à cette assemblée de consultation publique. Nous allons entendre vos commentaires et opinions ce soir sur le projet de ceinture et des chemins de traverse dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

10 Mon nom est Jocelyne Beaudet. Je suis commissaire à temps partiel à l'Office de consultation publique, et la présidente, madame Louise Roy, m'a demandé de présider cette commission.

15 L'équipe de la commission comprend également madame Stéphanie Espach, à ma droite, analyste principale et coordonnatrice de la commission. À la logistique, nous avons madame Anick Pouliot. Et nous avons aussi à l'accueil messieurs Lazar Aguiar et Gabriel Lemonde Labrecque.

C'est madame Espach avec qui vous devez communiquer si vous avez besoin de renseignements supplémentaires ou pour lui remettre des documents.

20 La première partie de la consultation publique a eu lieu les 7 et 8 juin, au cours de laquelle les gens sont venus s'informer sur le projet. Et ce soir, nous commençons la deuxième partie qui a pour but de permettre aux citoyens et aux groupes de s'exprimer, de donner leur opinion et leurs commentaires, de faire des suggestions, de proposer des solutions, en somme d'essayer de bonifier le projet.

25 Les représentants de la Ville et des arrondissements n'ont aucun rôle particulier ce soir. Ils sont invités, s'ils le souhaitent, à assister à la séance, à la présentation des mémoires et de prendre connaissance des points de vue qui seront exprimés sur le projet.

30 Je vous signale que l'assemblée publique est toujours enregistrée. C'est madame Lise Maisonneuve qui est la sténotypiste et monsieur Guy Legendre s'occupe de la sonorisation.

35 L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public dans le site Internet de l'Office en général quatre à cinq jours suivant la séance.

40 Alors, les séances vont se dérouler de la façon suivante, comme elles le sont toujours. On appelle les participants à tour de rôle suivant leur inscription et le calendrier qu'ils ont demandé au Bureau. Les personnes qui souhaitent donner leur opinion, mais qui ne sont pas déjà inscrites, pourront le faire à la fin de la séance et doivent toutefois s'inscrire dans le registre qui est à l'accueil. Ce registre va être ouvert jusqu'à 9 h 30 ce soir. La commission recevra aussi l'opinion de ces personnes en fin de séance.

45 La Ville de Montréal, en tant que promoteur du projet, aura aussi un droit de rectification, que j'accorderai à la fin de la séance. J'insiste sur le fait que c'est une rectification de faits seulement et non pas une rectification sur les opinions qui auront été émises.

50 Alors, nous avons ce soir cinq intervenants. Chaque intervenant dispose d'environ dix minutes pour présenter son mémoire afin de nous permettre de poser des questions après.

55 Et pour s'assurer naturellement d'un exercice démocratique, j'aimerais qu'on essaie de maintenir un climat de respect mutuel et de courtoisie.

Alors, la parole est maintenant à vous et nous allons recevoir les personnes qui se sont déjà inscrites. Nous allons commencer avec monsieur Décarie et monsieur Tremblay. Bonsoir, Messieurs.

60 **M. ALAIN TREMBLAY :**

Bonsoir, Madame. Alors, je m'appelle Alain Tremblay. Je suis le directeur de l'Écomusée de l'Au-Delà, un organisme qui s'intéresse au patrimoine funéraire à travers le Québec. On a été fondé en 1991. Alors, c'est un mémoire conjoint qu'on a préparé, l'Écomusée avec Jean Décarie, à cause de son expertise pour sa participation au plan de 1990.

70 Alors, comme on n'a pas beaucoup de temps, je vais laisser la parole à Jean qui va présenter le mémoire. Et si vous avez des questions spécifiques concernant les cimetières, je pourrai répondre. Alors, voici Jean Décarie.

M. JEAN DÉCARIE :

75 Merci. Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

80 **M. ALAIN TREMBLAY :**

Oui, effectivement, j'ai participé, j'ai été responsable du dossier du mont Royal dès le départ, 87 à 90, avec une légère poursuite jusqu'en 92.

85 Le concept même du plan du Mont-Royal, qui visait donc à élargir le parc, comme on
 disait, élargir le parc à la montagne et la montagne à la ville, ce concept-là se réalisait par un
 projet particulier, qui était justement le chemin de ceinture, qui voulait prolonger le chemin
 Olmsted, un peu dans l'esprit de Olmsted, pas tout à fait complètement non plus, pour aller
 rejoindre les deux autres sommets. Donc, c'était le parc des Trois sommets. Le nom «parc
 90 des Trois sommets», on le doit à Peter Jacobs qui est ici ce soir. Merci, Peter.

Et donc, c'était le rôle fondamental du projet. C'était de réunir les trois sommets,
 d'élargir l'éventail des atouts qui étaient mis à la disposition des gens. Donc, il n'y avait pas
 seulement la nature du parc, mais il y avait tout le patrimoine des grandes institutions de
 95 savoir, de santé, et également du sacré évidemment qui est très présent sur le mont Royal.
 Ça permettait également et ça insistait sur l'idée d'augmenter également l'accessibilité à
 l'ensemble de la montagne. Donc, c'était les grands éléments qui étaient à l'origine de ce
 concept-là.

100 On avait, à l'époque, dès le plan de 90, le chemin est déjà indiqué dans le plan de
 90, il a été un peu modifié dans le plan final de 92. Je pense même qu'il a été bonifié à ce
 moment-là. Et on retrouve dans le plan maintenant qui est soumis, le nouveau plan de 2008,
 on retrouve l'essentiel, les grands tracés sont toujours là, le concept est là, encore qu'il y a
 quelques déviations physiques comme conceptuelles dont je veux parler.

105 Je vais y aller assez rapidement, tronçon par tronçon, si vous permettez.

Le premier problème, et c'est un problème de taille, je pense, parce que comme
 c'est une boucle, il suffirait qu'un des maillons de la boucle ne fonctionne pas pour que la
 110 boucle ne fonctionne pas par définition, c'est à Outremont.

Alors, à Outremont, on a effectivement le tracé qui vient d'en bas, qui vient du
 chemin Olmsted au coin de Camillien-Houde, et qui monte à travers le boisé en empruntant
 un vieux chemin. Parfait. Il arrive, lui... il redescend malheureusement trop rapidement sur
 115 le boulevard Mont-Royal, qu'il emprunte sur 750 mètres jusqu'à l'entrée du boisé Saint-Jean-
 Baptiste. Alors, là, on est en rue.

Le problème, et je l'ai vécu personnellement quand j'étais aussi responsable des
 projets à la Commission d'urbanisme d'Outremont tout en étant à la Ville de Montréal, c'est
 120 qu'on avait déjà eu une opposition forcenée des gens qui habitent en haut et qui ne sont pas
 n'importe qui, et qui se sont opposés immédiatement au projet. Même si le sentier est à
 l'intérieur du bois, il est à 50 mètres à l'intérieur du bois, ils ne voulaient rien savoir.

125 Quelques années après, il y a eu un projet de réfection du boulevard Mont-Royal lui-
 même et on voulait gagner un peu d'espace du côté du parc pour avoir justement un tracé,
 pas le chemin de ceinture, mais au moins une espèce de super trottoir de l'autre côté et ils

ont gagné la partie en s'arrangeant pour que cette bande-là soit de leur côté, en face de chez eux. Ce qui est une aberration, mais c'est comme ça.

130 Donc, on peut supposer qu'ils vont se dresser de façon extrêmement violente contre ce projet-là. D'ailleurs, j'en ai parlé à la mairesse, j'en ai parlé également au responsable de l'urbanisme là-bas, que je connais bien, et ils m'ont dit qu'ils n'avaient pas du tout été consultés. Ils n'ont pas participé au tracé, au choix du tracé, ni aux négociations avec le Cimetière Mount-Royal, pour autant qu'il y en ait eu. Et là, on n'est même pas sûr parce
135 qu'on ne sait pas qui a fait ça.

 Le grand problème justement, c'était qu'ils n'ont pas tenu compte du tout de la présence de ce cimetière, qui est un des plus beaux cimetières à Montréal et peut-être même au Canada, et qui donc présente un paysage absolument extraordinaire, pour faire passer le
140 chemin.

 On avait deux tracés, un tracé optimal, qui consistait au bout du chemin, du sentier à remonter l'ancien chemin d'accès au crématorium, à passer dans la zone publique. Évidemment, on essaie toujours d'éviter les zones privatives, les zones de sépultures
145 familiales. On ne veut pas déranger les gens. À cet endroit-là, ça tombe bien, il y a le crématorium. Il y a la clôture des cimetières juifs. Et puis après ça, il y a l'espèce de grand jardin, là où se trouve le ruisseau. On arrive à l'entrée du parc et, là, on dévie dans la zone technique, là où il y a des garages, des entrepôts, pour rejoindre la deuxième courbe du chemin Saint-Jean-Baptiste. Ça, c'est assez optimal.

 On avait commencé. On a tout arpenté ça. Ça a été fait avec les gens de la Ville, avec Wendy Graham en particulier. On a marché tout ça. On avait commencé à négocier avec l'ancien directeur, monsieur Christopher, qui était relativement libéral de ce côté-là, mais ce n'était pas gagné.
150

 On a donc imaginé un deuxième scénario où, là, on arrive au même chemin, l'ancien chemin du crématorium, et on redescend cette fois-là au lieu de monter, et on emprunte le boulevard Mont-Royal, mais sur à peu près 150 mètres seulement de façon à rentrer le plus vite possible dans le chemin de la Forêt, qui est un chemin où il n'y a pas de
160 circulation de transit. C'est un chemin très, très large où il n'y a pas de circulation. Ça mène directement... je pense qu'il y a trois ou quatre maisons.

 Et de là, on reprenait le même tracé donc pour passer par la zone technique derrière les maisons qui donnent sur le boulevard Mont-Royal là, mais à une certaine distance, et on rejoignait également le chemin Saint-Jean-Baptiste à la deuxième courbe.
165

 Donc, je pense que de ce côté-là, il y a eu une erreur... enfin, il y a eu un manque, je ne dis pas une erreur, important de concertation, de négociation en tout cas et surtout de concertation avec le cimetière, qui est un joyau et qui mérite de faire partie des éléments

170 qu'on veut visiter sur le mont Royal.

175 Soit dit en passant, le cimetière a déjà, lui – on va parler du chemin de traverse tantôt – a déjà une traverse et il est très libéral sur la question. Les gens passent. Les automobiles, les bicyclettes, etc., traversent complètement depuis Outremont jusqu'au chemin Camillien-Houde en haut. Donc, ça passe régulièrement là, il n'y a pas de problème. Donc, il y a une certaine ouverture, mais il faut en profiter. Mais je pense qu'on ne leur a pas parlé. Bon, rapidement.

180 Là, après ça, le chemin Saint-Jean-Baptiste, pas de problème, ils prennent effectivement le vieux chemin qui date du début du XIXe siècle, qui est toujours là. On arrive en haut de la piste cyclable, l'ancienne piste cyclable de l'université.

185 De là, nous, on avait proposé... de là, ils proposent simplement d'envoyer les cyclistes de ce côté-là, dans le boisé, ce que j'appelle boisé de Polytechnique, et de redescendre après ça. Les cyclistes redescendent après ça jusqu'à Decelles, toujours le long du... sur une espèce de bas-côté du chemin de Polytechnique. C'est tout. Donc, ici, il y a une séparation des cyclistes et des piétons.

190 Donc, ce n'est plus un chemin axial, ce n'est plus un corridor. C'est simplement une piste cyclable. Or, la fonction cyclable sur la montagne, elle n'est pas tellement importante. Ça ne sera jamais une piste cyclable de travail. Les gens ne sont pas pour monter et descendre comme ça pour aller à l'université. C'est strictement promenade. Et encore, même là, à cause des pentes qui sont beaucoup plus fortes que celles du chemin Olmsted, qui sont maximum de 3 %, donc la fonction cyclable va être secondaire. Donc, là, de faire
195 tout ça seulement pour quelques cyclistes qui vont avoir le *guts* de remonter le chemin de Polytechnique, il faut le faire.

Et les piétons, eux, ils sont envoyés à travers le cimetière par une série de chemins.

200 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est intéressant de voir que vous indiquez les changements par rapport à 1990.

205 **M. JEAN DÉCARIE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

210 On pourrait peut-être utiliser une carte pour le projet de 2008 aussi.

M. JEAN DÉCARIE :

Si vous voulez.

215

LA PRÉSIDENTE :

Parce qu'il y a eu des changements.

220

M. JEAN DÉCARIE :

Oui, comme vous voulez.

LA PRÉSIDENTE :

225

Il y a eu une correction, d'ailleurs. Je pense qu'il y a eu un peu de confusion lors de la première partie, où on avait l'impression que le chemin n'était pas polyvalent. Mais si vous le voyez maintenant, ça a été corrigé par la Ville. Le chemin derrière l'université, il est polyvalent maintenant.

230

M. JEAN DÉCARIE :

Il peut être polyvalent, les piétons vont avoir droit d'y aller.

235

LA PRÉSIDENTE :

Il l'est maintenant. C'est ça.

M. JEAN DÉCARIE :

240

Mais il est fait pour séparer les piétons et les cyclistes d'abord. Les piétons vont pouvoir y aller aussi.

LA PRÉSIDENTE :

245

Les piétons vont prendre le trottoir qui existe déjà.

M. JEAN DÉCARIE :

250

C'est ça. Parce que les piétons sont plutôt invités à se diriger à travers le cimetière par la ligne bleue, qui est un tracé fléché. Alors, là, on est dans la zone privative, dans la zone des sépultures familiales, qui n'a pas un intérêt public majeur. Au contraire, qui est un peu perturbant.

255 Et surtout, c'est qu'on n'a aucun contrôle là-dessus. On aura beau mettre des
flèches, les gens feront ce qu'ils veulent, ils vont aller n'importe où. Et voilà. Et donc, je
pense que là, on n'est plus du tout dans le concept d'un chemin axial, mais dans une espèce
de dispersion à travers un paysage. C'est tout. Donc, je pense qu'au niveau du concept, il y
a déjà une entorse importante.

260 Alors ce qu'on suggère, si on revient à notre plan, le plan de 92, qui curieusement
aussi a été repris dans le plan directeur du cimetière de 2000, qui reprend exactement, on
passe dans la zone publique, dans le cimetière. Celle-là, voilà. Là, avant, il n'y avait rien,
c'était une espèce de terrain vague. Maintenant, ils ont déplacé les entrepôts là.

265 Un peu plus bas, on passe devant le Calvaire. Donc, là aussi, on a une fonction
collective qui est intéressante. De ce côté-ci du chemin, c'est une série de sépultures soit de
personnages historiques, soit de corporations comme les soeurs de Notre-Dame, la
Congrégation Notre-Dame, ou alors l'Union des artistes. Donc, il y a, là aussi, une série
270 d'éléments d'intérêt public et en même temps c'est un belvédère. Donc, on fait ça, on passe
par là et on rejoint évidemment la limite de l'Université de Montréal à peu près au même
endroit.

275 Là, c'est sûr qu'on a un petit problème. C'est qu'entre-temps, le plan du Mont-Royal
a été ajourné à partir de 92 et on est revenu à du bilatéral pour négocier les accords de
développement de l'université comme du cimetière. Bien, les deux ont paqueté leur site et
donc ils ont coincé le corridor. Donc, c'est un peu serré.

280 Je pense qu'on doit... il y a encore de la place pour les piétons, hors rue. Et s'il fallait
laisser les bicyclettes sur le chemin, pour le peu de bicyclettes qu'il y aura là, bien, laissons-
les sur le chemin véhiculaire. Et puis à ce moment-là, il y a quand même de la place pour
passer.

285 Donc, c'est notre proposition. Donc, on revient avec un seul chemin et non pas cette
espèce de chose qui passe à travers le cimetière n'importe où, n'importe comment.

290 Rapidement, quand on arrive au tournant, à la maison Henrichon, là aussi on
retrouve ça dans notre plan à l'époque, et dans le plan du cimetière de 2000, on passe
derrière la maison et non pas devant. C'est complètement ridicule de passer devant cette
maison-là, surtout que le cimetière annonce qu'elle va avoir une fonction publique d'ouverture
muséale, etc., etc. Donc, on n'est pas pour mettre ça devant, le long de la rue Decelles.
On passe derrière, il n'y a aucun problème, et on rejoint.

295 Alors, là, après ça, il n'y a pas de problème. On se rend facilement jusqu'à l'entrée
du cimetière. Ça, c'est très bien. Je suis tout à fait d'accord avec ce qu'on fait là. On aurait

pu baisser un peu la clôture ou la mettre... en tout cas, c'est un détail.

300 Là, où on a un dernier problème, le complexe funéraire. Là, on arrive au complexe funéraire. Là, il y a un problème très topique et le cimetière a accepté, ce qu'il n'avait pas accepté en 2000, a accepté que le sentier passe derrière les deux pavillons d'entrée du cimetière. Avant, ils nous laissaient dans la rue. Là, on passe derrière. Après ça, on arrive derrière le nouveau complexe funéraire. Là aussi, à défaut de concertation à la fin des années 90, le cimetière a complété ou à peu près les sépultures et puis évidemment le complexe a pratiquement tout pris.

305 Il reste qu'il y a encore de la place pour passer. On a calculé qu'il reste une quinzaine de pieds, à peu près cinq mètres où on peut passer, sauf un peu plus loin. Là ici ça passe, il n'y a pas de problème, sauf un peu plus loin. Là, on ne peut plus passer, parce que même en – on veut éviter les tombes là – même en passant sur l'esplanade de l'autre côté de la
310 clôture, qui fait à peu près quatre mètres, on tombe sur les transformateurs d'Hydro-Québec. Alors, ça pose un méchant problème.

L'autre hypothèse, ce serait que, si on continuait tout droit, il faudrait déménager peut-être trois tombes. C'est une chose qui peut se faire, à condition évidemment de les
315 relocaliser dans des endroits un peu plus... de leur donner une prime, dans le fond, et de... bon. Et à ce moment-là, il n'y a pas de problème, on pourrait passer. Et on tombe évidemment dans une partie du stationnement, dans le fond du stationnement, mais il n'y a pas trop de problème, et on rejoint le parc à ce moment-là.

320 Un dernier point, si vous voulez.

M. ALAIN TREMBLAY :

325 Il y a une question de sécurité aussi. C'est qu'en faisant passer... alors, il y a une question de sécurité pour nous qui est importante. Parce qu'en obligeant les cyclistes ou les piétons à venir devant le complexe funéraire, c'est un arrêt d'autobus très, très, très achalandé, le trottoir fait à peine un mètre, moins d'un mètre, et puis il y a souvent des congestions à cet endroit-là, donc ça devient dangereux. Alors, c'est pour ça qu'il y a une question de sécurité publique qui nous interpelle.

330 **M. JEAN DÉCARIE :**

335 J'ai oublié de dire que le projet fait une chose qui m'apparaît aberrante, un peu ce qu'ils font de l'autre côté tantôt à l'Université de Montréal dans le sens contraire, ils font passer les cyclistes en arrière dans le parc, dans le cimetière, et ils laissent les piétons en avant sur le trottoir. Alors que s'il y avait un choix à faire, ce serait le contraire là aussi.

340 D'autant plus que si on devait faire ça, donc séparer pour une très courte distance, d'à peu près 150 mètres, piétons et cyclistes à cet endroit-là, compte tenu qu'on va refaire complètement l'échangeur ici et qu'on va ramener la Côte-des-Neiges sur la voie sud, on va probablement récupérer une certaine largeur devant le complexe. Donc, on pourrait faire là une sorte de contre-allée. Je pense que le complexe serait très content d'avoir ça, ça augmenterait sa visibilité. Et dans cette contre-allée-là, effectivement les cyclistes pourraient passer.

345 Donc, la remontée, je n'en parle pas. Je veux revenir sur quelque chose qui n'est pas dans le projet, mais j'insiste pour en parler une minute, c'est Westmount.

350 Si on parle d'un parc des trois sommets, il en manque un. Alors, je l'ai indiqué. Ça, on l'a fait dès le départ, on avait prévu ça. Mais évidemment, on a toujours eu un problème de négociation avec Westmount. Dès le début du projet en 87, ça allait mal. Ils ne veulent rien savoir évidemment, à tel point que le maire Doré leur a dit: «Écoutez, nous autres, si vous ne voulez rien savoir, nous autres, ce qu'on va faire, on va mettre une grosse flèche en disant: le Summit Park est par là, allez-y, et les gens vont traverser. Vous ne pourrez pas les

355 contrôler.» Et la mairesse de l'époque avait dit finalement: «D'accord, je vais participer à l'accord de collaboration» en 89.

360 Donc, on a toujours insisté là-dessus. Moi, j'avais proposé que quand on va démolir l'échangeur, qu'on garde le monticule qui est entre les deux viaducs, de façon à avoir un tertre qui permettrait d'aménager ou de lancer une passerelle par-dessus Côte-des-Neiges, la partie Côte-des-Neiges qui va être réservée au sud, et d'arriver dans le talus boisé en face, au niveau du chemin belvédère, qu'on pourrait longer pendant à peu près cent mètres, même pas. Et là, on rentre dans le grand boisé, qui est tout à fait intéressant, qui nous permet d'avoir accès au Summit Park à l'endroit du belvédère.

365 Et également – et ça, ça n'avait pas été prévu à l'époque, mais on l'a rajouté après en 92, je pense, donc ça n'apparaît nulle part – il y a une espèce de coulée verte qui longe, qui passe entre les conciergeries de Ridgewood à un endroit. Donc, il y a un passage que les gens empruntent régulièrement. C'est bien connu, les gens le savent et puis ils passent

370 par là.

375 Et si on va de l'autre côté, la même chose, ça nous permet d'accéder au magnifique boisé et au magnifique jardin du Chemin de croix de l'Oratoire. C'est absolument splendide. On l'a tout marché. Ça, c'est tout à fait possible. Évidemment, ça ne serait pas un grand chemin à ce moment-là. Ce serait vraiment un sentier de *tracking* plus qu'autre chose, mais c'est tout à fait possible.

380 Et de là, éventuellement, on pourrait faire la fameuse boucle, c'est-à-dire redescendre, je ne l'ai pas indiqué, mais redescendre de l'Oratoire jusqu'à Reine-Marie pour revenir donc faire la boucle à cet endroit-là.

385 Alors, voilà. Donc, c'est un peu ce que je propose. Ce sont des choses qui ont été étudiées, qui n'ont pas été prises en compte dans le nouveau plan, qui, à mon sens, et je voulais conclure là-dessus, il y a un énorme problème de concertation. C'est-à-dire qu'il n'y a pas eu de concertation. C'est aussi simple que ça. Vous le savez, de toute façon, que le seul ou un des seuls projets concrets des plans de 90, 92 qui a été retenu dans celui de 2008, c'est justement le chemin de ceinture. Et j'en suis fier, je suis très content. Au moins, ils ont retenu ça. Le reste, il y a pratiquement rien.

390 Mais même là, en l'ayant retenu, ils ne l'ont pas fait comme il faut. Et je dois dire que ceux qui ont travaillé dessus sont plutôt d'accord avec moi, il y a eu un problème politique au niveau de la concertation, qui n'a pas été faite. Et la concertation, ça ne se fait pas en bilatéral. Une concertation bilatérale, c'est toujours perdant, parce que c'est toujours celui qui va donner le moins pour avoir plus. Il faut avoir...

395 La concertation, c'est par définition en multilatéral. Il faut que les deux cimetières, l'université, la Ville, les arrondissements soient à la même table et avec une obligation de résultat, et qu'ils arrivent à faire un projet collectif. Ça, ce n'est pas des projets collectifs.

400 Un peu comme leur fameux Pacte patrimonial, ce n'est pas du tout un Pacte patrimonial. C'est une série d'accords bilatéraux que la Ville a faits avec chacune des institutions et ils ont fait une liste de ça. C'est minimal et ça n'a rien à voir avec la concertation. C'est qu'est-ce qu'on pourrait s'arranger pour faire le moins possible. Alors, ça donne ce genre de résultat-là.

405 Je m'excuse, je n'ai pas parlé du chemin de traverse. Est-ce que je peux?

LA PRÉSIDENTE :

410 Oui, allez-y.

M. JEAN DÉCARIE :

415 J'en oublie toujours, il y en a trop. Alors, le chemin de traverse était là dès le départ aussi. Là aussi, on a le même problème. Le chemin de traverse, il y a le même problème que le sentier qui se promène partout à travers les tombes. C'est la même chose.

420 Soit dit en passant, je les comprends parce que, en 90, c'est celui-là qu'on avait fait nous autres aussi. On l'a corrigé en 92 et dans le plan formel, officiel de 92, le tracé suit la ligne des deux cimetières. Et là aussi, on rentre dans un autre aspect de concertation, mettez les deux cimetières ensemble et qu'ils s'arrangent pour voir comment on peut partager le chemin de traverse.

425 Revenez à l'autre. Alors, celui-là, il reprend à peu près ce que vous trouvez dans le
plan de 92. Alors l'idée ici est intéressante parce que curieusement, ce qu'on a découvert,
c'est que c'est un corridor où les deux cimetières ont systématiquement emplacé les
sépultures d'institutions, où il y aurait à la fois des Français et des Anglais, des protestants et
des catholiques. Donc, les militaires, les pompiers, les associations comme les vétérans,
c'est ça, les vétérans, les militaires. L'Union Française, par exemple, sont des deux côtés
430 avec la statue de Jeanne-d'Arc. C'est absolument extraordinaire. L'Association des... on ne
peut pas dire une association parce qu'ils ne sont pas là, une association des marins morts
en mer et des choses comme ça. Il y en a plein, plein, plein.

435 Donc, il y a un intérêt collectif. Il y a un intérêt patrimonial de passer à travers ce
corridor qui est des deux côtés. Donc, on peut s'arranger pour que le sentier soit partagé
également entre les deux cimetières et que les gens aient un intérêt de passer par là.

440 Ça nous avait amenés à proposer que ce soit la Ville de Montréal qui prenne la
charge, parce que ça devient public, qui prenne la charge de l'aménagement, de l'entretien,
de la sécurité de ce corridor-là et que ça devienne d'une certaine façon presque une partie du
parc, si vous voulez, tout en restant de propriété foncière aux cimetières.

445 Donc, ça m'apparaît tout à fait intéressant de faire ça. Et là, on ne dérange
personne. Au contraire, on ajoute de l'intérêt à ce chemin-là qui, encore une fois, au départ
était très important parce qu'il avait une fonction symbolique, c'était de réunir le nord et le sud,
les Anglais, les Français, les deux universités, McGill et Montréal. Donc, c'était
extrêmement important.

450 Et c'était aussi, d'un point de vue pratique, de donner un accès enfin à toute une
population importante et pas forcément très riche de Côte-des-Neiges, qui n'a aucun accès à
la montagne de ce côté-là, et un accès tout à fait possible par rapport... à cause de la
présence du métro. Donc, on avait proposé à l'époque un petit funiculaire minimum. On a
été plombés à cause de ça, évidemment. Mais ça, j'en reparlerai. Je vous en parle dans
mon rapport, vous verrez ça.

455 Mais au moins, il faudrait avoir un escalier, comme il y en a un sur la Peel, qui monte
jusqu'au belvédère. Donc, escalier, en haut belvédère. Et revenir peut-être, fameuse
concertation.

460 Dans le plan de 90, on avait fait un plan particulier pour créer un parc de vingt-cinq
hectares sur le flanc nord et qui comprenait le boisé de Polytechnique, la pente de ski, le
couvercle du réservoir et tout le boisé Saint-Jean-Baptiste, pour lequel la CUM avait déjà fait
des démarches pour l'acquérir. Et tout ça ensemble, ça faisait un parc du flanc nord de

465 vingt-cinq hectares, qui faisait évidemment partie du parc du Mont-Royal mais qui en était
séparé par les cimetières, mais qui était relié, bien sûr, par le chemin de ceinture.

470 Donc, moi, je pense qu'on devrait reprendre la concertation entre les trois ou quatre
partenaires dans cette hypothèse-là, peut-être de relancer cette idée-là, et donc
automatiquement de conforter le chemin de traverse. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

475 Merci beaucoup. C'est très intéressant d'avoir quelqu'un qui connaît toute l'évolution
du projet avec les différents changements. Je ne sais pas si c'est pour le bien ou pour le pire
parce que, là, ça devient très compliqué, vous ramenez sur le tapis différentes options qui
avaient déjà été mises sur la table et qui ont été abandonnées pour différentes raisons.

480 Alors, je vais regarder avec vous certains points, un plus de nature générale au
départ, puis ensuite on regardera dans les solutions que vous proposez pour les différents
tronçons.

485 Le premier, j'aimerais savoir qu'est-ce que vous envisagez comme type de cyclisme.
Parce que vous dites qu'il y a certains endroits qui seront plus appropriés que d'autres. Est-ce
qu'on vise ici, en termes de critères d'aménagement, est-ce qu'on vise pour du cyclisme
d'entraînement? De la circulation douce? Comment vous voyez ça?

M. JEAN DÉCARIE :

490 Essentiellement, je l'ai mentionné tout à l'heure, j'y reviens, c'est essentiellement du
cyclisme de promenade, du cyclisme de loisir tout simplement. Donc, ce n'est pas une piste
cyclable dans le sens du transport actif comme ceux qu'on retrouve sur le boulevard
Maisonneuve, etc. Les gens ne prendront jamais ça pour aller travailler, pour aller étudier.
Ça n'a aucun sens. Ils vont prendre soit par Côte-Sainte-Catherine ou autrement. Donc,
c'est ça.

495 Ce qui n'empêchera pas, mais ça, c'est général et c'est une autre problématique qui
nous dépasse complètement, d'avoir du bicycle de montagne. Quand vous avez une
montagne, il y a des chances d'avoir des bicycles de montagne sur la montagne. Et c'est
évident. Là, il y a d'autres façons, il va falloir avoir d'autres stratégies pour essayer de
500 contrôler ça.

505 Je sais que les Amis de la montagne ont commencé à s'y intéresser. Ils ont tenu une
espèce de *brain storming* là-dessus récemment. Nous, on avait proposé à l'époque, en 88,
de leur donner un site, une zone dans le boisé de Polytechnique, etc. Mais on sait très bien
qu'on ne peut pas les zoner parce que, presque par définition, le bicycle de

montagne, c'est un peu délinquant. C'est les jeunes de 14, 15 ans qui font ça et puis n'essayez pas de leur dire: «On va vous zoner dans un endroit où ça va être beau.» Il y en a quelques-uns qui vont y aller mais, je suis sûr, les vrais n'iront pas. Ils vont continuer d'aller sauter dans le bois.

510

Et ça, c'est une autre problématique. Et on ne doit pas en tenir compte ici, je pense. Parce que de toute façon, même si on interdit les bicyclettes sur le chemin de ceinture, ils vont y aller pareil. Donc, je pense qu'on devrait l'ouvrir au cyclisme de promenade, de ne pas l'interdire en tout cas. Et de toute façon, ça va être minimum. Il n'y aura pas beaucoup de monde qui vont faire ça. Ça va être des gens qui vont vraiment vouloir faire un peu de sport, un peu de loisir de ce côté-là, c'est tout. Donc, de ce côté-là, je pense qu'on doit avoir les deux.

515

À l'époque, la première version qu'on a eue en 90, on pensait même... parce que là, on avait vraiment le chemin Olmsted. Donc, on pensait le faire à cinq, six, sept mètres peut-être même. Il y avait encore des calèches sur le mont Royal à l'époque. Est-ce qu'il y en a encore? Je ne suis pas sûr. Et on avait même pensé peut-être que même les calèches iraient. Mais en fait, le cheval, dans les choses ici, en arracherait aussi.

520

Donc, essentiellement, c'est... peut-être des navettes électriques, je ne sais pas. Mais enfin, ça, c'est à voir plus tard. Mais essentiellement, c'est plutôt réduit, c'est moins large que le chemin Olmsted. C'est minimum quatre, autour de cinq. Donc, ça peut être polyvalent, cohabitation piétons-cyclistes, mais avec dominance piétonne. Donc, tous les critères d'aménagement sont piétons et les cyclistes doivent en tenir compte. Donc, ce n'est pas une piste cyclable pavée où le cycliste fonce en criant: «Par!». C'est ça. Donc, c'est vraiment ce genre de chose là.

525

530

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. L'autre point, c'était le boulevard Mont-Royal. Vous préconisez un chemin dans la forêt. Mais vous parlez quand même possiblement d'avoir une partie sur le boulevard Mont-Royal. Comment vous pensez interdire des gens sur un sentier qui est déjà public? Je pense aux cyclistes, entre autres.

535

Parce que si on regarde les critères d'aménagement, vous pouvez avoir un sentier moins large. Mais quand vous êtes sur un boulevard, est-ce que vous voulez le voir en boisé complètement ou le long de la rue? Comment vous le voyez?

540

M. JEAN DÉCARIE :

Essentiellement en forêt. Mais la deuxième option, celle où on n'arriverait pas à convaincre le cimetière de nous laisser passer à côté, en haut, par le crématorium, là on

545

550 descendrait l'ancien chemin et on aurait seulement 150 mètres sur le boulevard Mont-Royal, pour enfiler rapidement dans le chemin de la Forêt. Donc, c'est seulement 150 mètres. On pourrait faire une bordure pour isoler, que ce soit une piste dédiée, où il y aurait les cyclistes et puis une marque pour piétons.

555 C'est sûr qu'on va devoir faire certains compromis à un moment donné. Je ne suis pas contre les compromis, je ne suis pas fanatique, mais je pense que ce serait peut-être la meilleure façon. En tout cas, entre 150 et 750 mètres, il y a une grosse différence.

560 Là, vous passez devant deux ou trois maisons plutôt que devant toute la série. Je pense qu'il y aurait moyen de faire un aménagement même si, là aussi, il y a une boîte électrique quelque part qui nous embête à cet endroit-là. Mais au moins, elle est en sous-sol. Ce serait le minimum. Mais l'idéal évidemment, ce serait de rester en forêt.

565 Soit dit en passant, aussitôt qu'on aura pris le chemin de la Forêt, on rentre dans la zone technique et là on reste en forêt jusqu'au chemin Saint-Jean-Baptiste. C'est quand même bien.

LA PRÉSIDENTE :

570 D'accord. La troisième problématique que vous avez soulevée, c'est derrière le centre funéraire, de poursuivre le chemin devant le centre. Nous, on avait regardé attentivement ce point qui avait été soulevé lors de la première partie aussi. Je pense qu'on va un peu dans l'idée aussi de, quand la rue Côte-des-Neiges sera réaménagée, je pense que ça fait du sens de mettre le chemin devant.

575 Est-ce que, pour vous, la solution que vous proposez, c'est à court terme ou si vous la voyez à long terme?

M. JEAN DÉCARIE :

580 Non. D'abord, je propose plutôt derrière, pas devant. Le devant, ça aussi, c'est un compromis parce qu'il faut voir aussi des possibilités. Mais si on doit séparer les fonctions, je laisserais les piétons derrière plutôt que les cyclistes. Je ne comprends pas qu'ils aient fait ça.

585 Et à ce moment-là, les cyclistes, on pourrait effectivement les faire passer, comme vous dites, devant le complexe et surtout avec la possibilité d'élargir à cet endroit-là une contre-allée au moment où on fera les travaux de démolition de l'échangeur, réaménagement de Côte-des-Neiges vers le sud. Mais je maintiens qu'on doit essayer de systématiquement voir s'il y a encore possibilité de passer à l'arrière. On ne peut pas bouger les deux transformateurs, ça coûte trop cher.

590

Est-ce qu'on pourrait déplacer deux ou trois sépultures? Je sais que le cimetière, par principe, est contre. Alors, on peut comprendre. Mais en même temps, ça se fait et ça serait une possibilité pour ces familles-là d'avoir quelque chose de plus intéressant que quelque chose à côté d'un transformateur.

595

Donc, il y aurait une possibilité de vendre l'idée à ces deux familles-là ou trois familles-là. Ça se fait. Et je pense qu'on doit essayer ça d'abord. Et si jamais ça ne marche pas, laisser les piétons derrière, mettre les cyclistes devant.

600

LA PRÉSIDENTE :

Quand on a fait la visite de site, il y avait un nombre plus élevé de sépultures à déménager. Est-ce que vous êtes retournés sur le terrain pour l'évaluer?

605

M. JEAN DÉCARIE :

Oui, on est allés, on a tout mesuré.

610

M. ALAIN TREMBLAY :

Est-ce que vous pouvez mettre la photo derrière le centre funéraire?

615

M. JEAN DÉCARIE :

Celle qu'on a vue tantôt, on ne voyait pas celles qui seraient à bouger, malheureusement.

620

M. ALAIN TREMBLAY :

Il y a un endroit où c'est un peu serré.

625

LA PRÉSIDENTE :

Mais elles n'étaient pas sur la diapo.

M. ALAIN TREMBLAY :

Juste ici.

630

M. JEAN DÉCARIE :

Là, ça passe. Il n'y a pas de problème à cet endroit-là.

M. ALAIN TREMBLAY :

635

Ici, il y a des tombes, il faut calculer 8 pieds ici, là.

M. JEAN DÉCARIE :

640

Qui correspond à l'arbre qui est là.

M. ALAIN TREMBLAY :

645

Il y aurait une clôture qui serait à huit pieds. Donc, c'est un peu serré.

M. JEAN DÉCARIE :

Oui. Mais par contre, on peut bouger, et c'est prévu d'ailleurs, l'espèce de rond, là.

650

LA PRÉSIDENTE :

Ça, ça va être enlevé, oui.

M. JEAN DÉCARIE :

655

Ça va être bougé. Donc, on a nos cinq mètres à cet endroit-là. Le problème, il est dans la marge, on n'a pas de photo. Mais c'est là qu'on ne rencontre... qu'on a le choix de...

LA PRÉSIDENTE :

660

D'accord. On en prend note. Pour le chemin de traverse qui passait entre les deux cimetières, est-ce que vous savez pourquoi cette idée-là a été abandonnée?

M. JEAN DÉCARIE :

665

Elle est dans le plan de 92, mais le plan de 92 a été adopté et il a été mis sur une tablette. Tout le projet du mont Royal a été gelé à ce moment-là. Il a fallu le relancer en 2002, dix ans après, à l'occasion des sommets. Donc, il n'est pas revenu.

670

Et je pense que là, aussi bien du côté d'Outremont que de ce côté-ci, on n'a tout simplement pas parlé aux cimetières. On dirait que... je ne sais pas si c'est parce qu'ils ne parlent pas anglais, ils n'ont pas parlé aux cimetières. Ils n'ont pas parlé non plus à

675 Outremont, qui n'est même pas dans le coup. Je trouve ça catastrophique. Je ne comprends pas, je ne comprends pas. Maintenant, ce n'est plus le même directeur qui est là, c'est un nouveau directeur qui effectivement, semble-t-il, ne parle pas français. Mais je ne sais pas là, je ne l'ai pas rencontré.

680 Mais je pense qu'on doit... mais pour que ça marche, il faut que les deux cimetières... on ne peut pas rencontrer un cimetière, il va dire non; on va voir l'autre, il va dire: «Oui, mais...» On ne peut pas faire ça comme ça. Il faut les mettre tous les deux à la table, et aussi avec l'université et aussi avec les arrondissements, et je pense qu'ils vont comprendre. Parce que c'est un endroit qui ne pose pas de problème de passage, d'autant plus si la Ville embarque comme partenaire et s'engage à faire la gestion et l'entretien de ce corridor-là. C'est absolument splendide.

685 On pourrait même s'associer les Forces armées, si vous voulez, parce qu'il y a plein de militaires tout le long. C'est magnifique. C'est un endroit absolument magnifique. Je ne comprends pas pourquoi ça n'a pas été retenu parce que c'est dans le plan de 2002, nommément.

690 **LA PRÉSIDENTE :**

695 D'accord. Vous parlez de relancer la concertation pour même trouver, bonifier, en fait, un tracé final. Mais j'aimerais aller au-delà de la réalisation du projet et vous demander comment vous voyez la gestion et le suivi de ce projet-là.

M. JEAN DÉCARIE :

700 L'idée qu'on avait dès le départ, c'était, quand on a créé la première Table de concertation en 89, en même temps qu'on a eu l'accord de collaboration, qui est un document exceptionnel, qui est de l'ordre d'une charte, qui elle aussi est sur une tablette, c'est que la Table de concertation... et ça c'est un modèle qu'on retrouve dans les pays évolués comme la France et les États-Unis aussi, etc., et qui s'en vient maintenant.

705 Parce que vous êtes au courant que le ministère a finalement, après trente-six ans, avec son Livre vert pour modifier la *Loi des biens culturels*, de façon à introduire la notion de paysage et donc la notion de parc non foncier. Donc, on n'est pas obligé d'acheter pour protéger. Et cette notion-là implique aussi une approche syndicale. Ça veut dire que c'est les gens de la place, c'est les gens qui habitent dans le paysage qui, eux-mêmes, le définissent, le délimitent et proposent une intervention de protection et de mise en valeur.

710 Et c'est ce qu'on avait proposé ici. Moi, j'ai fait la *Politique des parcs de Montréal* pour le gouvernement du Québec en 83. Je suis un peu le spécialiste des parcs. Même quand j'étais professeur à l'université, j'avais introduit cette notion-là et je me bats là-dessus

715 depuis presque quarante ans maintenant. Et ça commence à débloquer au niveau provincial.
C'est long.

720 Mais au niveau ici, c'est exactement ce qu'on a proposé. Il y a eu des études qui ont
été faites, que j'avais commandées, sur les différents modèles d'organisation et justement on
s'est inspiré des parcs naturels régionaux français, qui sont des parcs syndicaux comme ça,
pour montrer, pour dire la Table de concertation devait approuver le plan et, dans un
deuxième temps, se transformer en un organisme permanent d'encadrement de gestion, qui
comprenait donc l'ensemble des... c'est un conseil d'administration. Les propriétaires sont les
actionnaires du système, sont les actionnaires de ce projet collectif qui implique tout le
725 monde. Et c'est les actionnaires qui travaillent ensemble.

Et effectivement, la table, de 89 à 91, elle a très, très bien fonctionné. Les gens
étaient enthousiastes, ils embarquaient. Ça devenait leur projet. Vous comprenez? Et là, il
y avait une espèce d'osmose qui se faisait, puis il y avait une synergie entre les acteurs qui
730 était extraordinaire.

Évidemment, quand on reprend avec la nouvelle Table de concertation en les
opposant aux groupes de demandes et aux groupes d'usagers, alors là on ne crée pas une
table de concertation; on crée ce que j'ai appelé une table de confrontation. Puis c'est
735 exactement ce qui est arrivé. La Table a failli péter l'été dernier. Et effectivement, vous avez
vu ce qui se passe, le plan lui-même n'a jamais été soumis à la Table. Le fameux Pacte
patrimonial n'a jamais été soumis à la Table.

740 Qu'est-ce que la Table fait et qu'est-ce que vous voulez que la Table fasse quand les
principaux propriétaires... ces grands propriétaires institutionnels contrôlent les deux tiers,
sinon les trois quarts de la montagne. Ils n'ont même pas à discuter de leur projet de plan de
développement devant la Table. Alors, la Table ne sert à rien.

745 Donc, il faut revenir, à mon sens. Je propose de le faire de façon très limitée en
créant un comité interinstitutionnel pour le flanc nord. Mais je pense qu'on devrait l'étendre
éventuellement et revenir, faire le travail qui n'a pas été fait par la Table de concertation.

LA PRÉSIDENTE :

750 D'accord. Merci, Monsieur Décarie. Merci, Monsieur Tremblay.

J'inviterais maintenant monsieur André Revez, s'il vous plaît.

M. ANDRÉ REVEZ :

755 Bonsoir, Madame la Présidente. Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs.

LA PRÉSIDENTE :

760 Bonsoir, Monsieur Revez.

M. ANDRÉ REVEZ :

765 Avant tout, je tiens à mentionner que je m'étais inscrit à titre privé, puisque j'étais venu à titre personnel encore à la visite exploratoire du 8 juin. Et Madame la Présidente, vous aviez eu déjà à ce moment-là une commission devant qui j'ai eu l'occasion de parler. Vous m'aviez même suggéré de faire un mémoire et de revenir aujourd'hui. Je ne pensais pas pouvoir me libérer; c'est fait. Mais cette fois-là, ce n'est plus André Revez. Je représente, je ne sais pas si vous avez eu notre lettre, Château Decelles. Voilà.

770 Alors, la copropriété Château Decelles, dans laquelle je suis dans le conseil d'administration, c'est quand même soixante-dix copropriétaires. Et maintenant, je représente les soixante-dix copropriétaires de Château Decelles. En fait, nous sommes dans la zone privilégiée, dans le patrimoine du mont Royal. Nous avons d'un côté 5000, Decelles, 775 l'autre 4911, Côte-des-Neiges, donc en plein centre, si je peux dire, de la zone qui est concernée puisque nous sommes tout près du cimetière, en face du cimetière, en face de l'université. Et donc, le mont Royal est tout près.

780 Dès que nous avons – je l'avais mentionné la dernière fois, je pense – quelques projets que ce soit à Château Decelles, dans notre copropriété, nous devons demander l'autorisation spéciale de la mairie, de l'Hôtel de ville, pour le patrimoine qui est protégé du mont Royal. Si on a un moment donné un arbre qui meurt, avant d'en replanter un autre devant chez nous, sur notre propriété privée, on doit obtenir votre autorisation, ce qui veut dire que nous sommes quand même bien imbriqués dans l'ensemble des événements qui se 785 passent autour du mont Royal.

790 À la visite à laquelle j'ai participé avec plaisir le 8, je dois dire que j'ai été très enthousiaste et j'ai essayé de transmettre cet enthousiasme à la plupart de mes voisins et de nos copropriétaires, parce que ce projet va permettre réellement à ce poumon, qui est le mont Royal, d'avoir la possibilité d'avoir des cyclistes, des piétons, etc., avec des sentiers relativement bien balisés et qui arrivent presque à notre porte, puisque nous sommes en face encore une fois du cimetière où va arriver l'allée qui suit Côte-des-Neiges.

795 Le seul point, et c'est ma raison d'être ici, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, c'est que j'ai été sidéré, au moment où on est arrivé sur la rue Remembrance, Remembrance Road, qu'on nous ait dit: «Bien, cette partie-là va être complètement fermée. Ça va être transformé en piste polyvalente, en chemin polyvalent. Et toutes les voitures vont être envoyées de l'autre côté», je crois que le nom, c'est Camillien-Houde. Et dans les

800 deux sens, il y aura donc une rangée de voitures, au lieu d'avoir comme maintenant, d'un côté, une séparation voie unique et, de l'autre, une autre séparation sens unique dans l'autre sens.

805 Actuellement, quand on passe, par exemple, Côte-des-Neiges et aller vers le Plateau ou vers Mont-Royal, l'avenue Mont-Royal ou Côte-Sainte-Catherine, tout automobiliste qui l'a déjà fait remarque à quel point c'est superbe, c'est agréable. C'est très rare qu'il y ait vraiment, à part quelques exceptions, une affluence épouvantable. On conduit, on va lentement, on regarde autour de soi, on voit le lac des Castors, on voit l'Observatoire. En fait, on est dans un coin qui est féérique.

810 De la même manière, de l'autre côté quand on arrive, on ne voit pas. Il y a les arbres, il y a la plate-bande du centre qui cache la voie et donc, encore une fois, on se sent très détendu pour conduire.

815 Si on fait ce qui est proposé, et j'aimerais bien qu'on essaie de revoir la chose pour inverser la décision, si décision il y a déjà ou encore s'il n'y a pas de décision, bien, essayer de repenser à tout ça, c'est que imaginez, Madame la Présidente, que si vous faites une seule voie de l'autre côté, dans les deux sens, d'abord aux heures d'affluence, 4 h, 5 h, quand les gens rentrent chez eux, ils vont être pare-choc à pare-choc. Ils vont s'énerver, il va y avoir des coups de klaxon. L'hiver, quand il y a de la glace, il va y avoir du dérapage. Il y a une descente, il y a la montée. Il y a des autobus qui passent là dans les deux sens. Il y a de temps en temps un poids lourd qui passe.

825 Sans compter, bien entendu, que malgré tout, c'est merveilleux d'avoir cette piste cyclable et ces sentiers, mais ce n'est quand même que cinq, six mois par année. Or, les automobilistes, eux, vont avoir l'inconvénient douze mois par année.

830 Ce que j'aimerais bien souligner ici, c'est que notre but n'est pas de parler pour les automobilistes ou contre les vélos et les piétons parce que, dans la majorité des cas, ce sont la même personne. Chez nous, à Château Decelles, nous avons énormément de gens qui font du vélo, des gens qui marchent à pied et, malgré tout, la plupart a sa voiture et, quand besoin est, se sert de sa voiture. Alors, ce n'est pas un parti pris. Ce n'est pas pour défendre l'automobile, c'est pour essayer de ménager les uns et les autres.

835 Je continuerai en vous disant, Madame la Présidente, que je suis retourné encore sur cette fameuse Remembrance Road et j'ai remarqué très exceptionnellement, si je peux dire, mais c'est comme un billard. La route est très belle, le pavé est impeccable. Vous avez là une voie qui, actuellement, non seulement est bien encadrée à l'intérieur du mont Royal mais en bon état.

840 Alors, la question que j'aimerais poser humblement à la Ville : pourquoi dépenser de

845 l'argent pour défoncer une voie qui est en parfait état, pour finalement ne pas employer cet argent-là dans des quantités d'autres rues? Et d'ailleurs cette année, heureusement, il y a beaucoup de travaux, mais je veux dire, même s'il y en a beaucoup, l'argent, on en a besoin. Pourquoi ne pas le dépenser utilement aux endroits où effectivement les automobilistes et les piétons d'ailleurs ont beaucoup de difficultés.

850 Alors, quelles solutions est-ce que nous pourrions proposer? La première – et ça, je ne peux pas donner de pourcentage – mais dans la grande, grande majorité des rues cyclables de la Ville de Montréal, bien, on prend une petite partie qui est réservée pour les cyclistes et les voitures continuent quand même.

855 Alors, au lieu d'avoir peut-être deux voies ou même deux voies et demie de largeur, comme ça existe actuellement, on pourrait très bien réduire, garder Remembrance Road tel qu'il est et faire une voie cyclable sur le côté près du trottoir. Même si vous le désirez, si c'est possible, de séparer légèrement pour qu'il n'y ait pas d'accident. Mais ça n'empêcherait pas les automobiles, au moins, en tout cas, une automobile de passer sans avoir de circulation inverse. Ça, c'est une possibilité.

860 La deuxième que quelqu'un avait mentionnée dans le petit groupe, vous étiez là, Madame la Présidente, quand on est arrivé justement sur Remembrance Road, c'est là qu'on nous a dit: «Bien, ça, ça va être un endroit polyvalent, un chemin polyvalent et on supprime pour les automobiles», et quelqu'un à ce moment-là a dit: «Comment ça se fait qu'à travers les arbres, quand on arrive du mont Royal, on ne choisit pas tout simplement de faire cette piste cyclable qui se continuerait et enjamberait, si vous voulez, ce qui est actuellement Remembrance Road et Camillien-Houde, pour arriver de l'autre côté et rejoindre le chemin du cimetière.»

870 Autre chose qui serait possible – et ça, j'y ai repensé un peu après – vous avez plusieurs endroits à Montréal, dont la piste du canal Lachine, où il y a des petits tunnels pour les cyclistes et les piétons, ou les cyclistes et une bordure pour les piétons. Il serait quand même assez facile d'imaginer qu'on puisse faire un petit tunnel ou une passerelle, si besoin, pour pouvoir passer de l'autre côté sans mettre en danger ni la vie des piétons et des cyclistes, et ni entraver la circulation.

875 Bien, un autre point qui avait été soulevé, au cas où il n'y ait pas, par exemple, de passerelle ni de tunnel, c'est que la circulation telle qu'elle est, même maintenant, les piétons ont quelques fois de la difficulté à traverser, puisqu'il faut du cimetière traverser d'abord Camillien-Houde, la plate-bande et finalement s'en venir du côté du mont Royal.

880 Et là, je ne comprends pas. Des feux de circulation, il y en a partout à travers la ville. Est-ce que ça serait si compliqué à un endroit ou peut-être deux de mettre un feu de circulation, qui fait que les automobilistes savent fort bien quand c'est vert, qu'ils peuvent

passer, et rouge, ils doivent arrêter. Et quand ils sont arrêtés, les gens passent.

885 Je ne comprends pas cette idée de penser que ça peut être une complication de laisser cette très belle trajectoire qui existe actuellement des deux côtés et de trouver une solution qui puisse être interchangeable.

890 Autre chose que beaucoup de gens m'ont dit dans la copropriété, c'est que finalement le mont Royal nous sert un peu de lien entre la partie Côte-des-Neiges et la partie Outremont de l'autre côté ou, si vous voulez, le Plateau. C'est un lien. Pourquoi en faire une division?

895 Si on empêche de plus en plus les automobilistes de pouvoir passer, parce que ça va être très dur, parce qu'ils vont perdre beaucoup de temps, parce que ça ne sera plus accessible d'une manière carrossable normale, vous allez couper ces deux côtés du mont Royal au lieu de les rapprocher. Il est certain que, pour le voisinage, il serait d'une importance primordiale que ce Remembrance Road reste tel qu'il est.

900 Et Madame la Présidente, vous aviez un petit peu signalé la dernière fois que possiblement que ça peut avoir été déjà, disons, voté ou que ça a été discuté à une autre réunion de consultation publique. Or, vous vous souvenez, il y avait des messieurs qui s'occupaient du projet et qui avaient dit: «Non, non, ça, ça fait partie, en fait, du mont Royal.» Alors, j'espère que je n'arrive pas trop tard, qu'on va pouvoir rattraper ça. Et je crois sincèrement que pour l'ensemble des Montréalais, ce serait sur tout le voisinage un énorme avantage, sans oublier le côté écologique.

910 Parce qu'évidemment, les voitures qui vont être au pas, qui vont être arrêtées, qui vont constamment se trouver l'un en face de l'autre et circuler, il va y avoir un gaz carbonique extraordinaire qui va être dégagé de là, qui va aller autant sur le cimetière que sur le mont Royal. Et à ce moment-là, au lieu de considérer notre mont Royal comme étant le poumon de la ville, ça risque de devenir l'emphysème pulmonaire de notre cité.

915 Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire et j'espère, ma foi, que cette suggestion sera acceptée avec une certaine bienveillance de la part de l'ensemble des gens qui sont concernés par ce projet.

LA PRÉSIDENTE :

920 Merci, Monsieur Revez. Vous savez que, en fait, le chemin Remembrance fait partie d'une conception d'ingénierie civile des années 50, 60 où on faisait des autoroutes à travers un parc.

Je prends bonne note de votre opinion et de vos copropriétaires qui désirent

925 préserver cette notion-là. Mais pour vous, est-ce que vous considérez maintenant, dans l'évolution du temps, qu'on voie toujours l'aménagement d'un parc avec une autoroute qui passe à travers le parc? Comment vous le verriez maintenant?

M. ANDRÉ REVEZ :

930 Bien, je vous dis très franchement que moi, qui le traverse quand même peut-être deux, trois fois par semaine, je n'ai jamais considéré cette voie comme étant une autoroute. Jamais, jamais. Au contraire, j'ai toujours estimé que c'était un chemin, que c'était une voie rustique, tranquille, agréable et que je n'étais pas dérangé par les gens d'en face. Donc, je conduisais avec beaucoup plus de détente.

935 Et de l'autre côté, en plus, quand on parle autoroute, on voit souvent simplement les voitures qui sont séparées d'une manière minimale et qui courent à deux, trois travées de chaque côté. Ce n'est pas le cas.

940 Quand on voit cette grande plate-bande... d'ailleurs, je n'ai même pas dit que peut-être sur cette plate-bande, on pourrait faire une piste cyclable. Mais ça, c'est autre chose. Mais réellement, cette plate-bande avec des arbres, avec quelques fois des fleurs qui séparent les deux côtés, les deux routes, on n'a pas l'impression, je vous dis très franchement, d'être sur une autoroute.

945 Est-ce que vous, Madame la Présidente, quand vous prenez.... vous avez déjà pris cette route-là? Est-ce que vous estimez que vous avez une certaine tension, vous êtes tendue, vous êtes sur une autoroute? Ou est-ce que vous conduisez, vous estimez que vous êtes sur une route agréable?

950 **LA PRÉSIDENTE :**

D'après le ministère des Transports, je pense qu'une route à 4 voies est un critère pour la définir comme étant une autoroute. Il y a d'autres éléments qui s'y rattachent et je suis d'accord vous, mais c'est une structure imposante. Ça, on ne peut pas le nier.

M. ANDRÉ REVEZ :

960 Parce que pour faire une comparaison rapide, quand on prend University là, vous savez, quand on traverse pour aller vers l'Île des Soeurs et puis le pont Champlain, là j'estimerai que c'est une autoroute. Parce que d'abord, c'est très, très large, la division est relativement étroite et puis les gens foncent. Dès que la lumière change, les gens se dépêchent, vont sur la Rive-Sud, etc.

965 Ce n'est pas ma constatation et ce n'est pas notre point de vue, en tout cas, à

Château Decelles, où on estime beaucoup plus cette route comme un endroit agréable à conduire. Je dirais «tranquille», mais il y a sûrement des moments où il y a plus de circulation que d'autres. Mais, non, je n'ai pas l'impression d'être sur une autoroute quand je traverse le mont Royal.

970

LA PRÉSIDENTE :

On vous remercie. On prend note de votre opinion et aussi, pour vous, d'une certaine valeur en termes de paysage que vous considérez allez perdre.

975

M. ANDRÉ REVEZ :

J'adore. Le mont Royal, c'est vraiment... de toute manière, ce chemin et ce développement vers le pédestre et vers le cycliste, j'en félicite la Ville, c'est extraordinaire. Ça va nous donner à tous énormément d'avantages et de possibilités d'être au grand air. Cependant, j'aimerais qu'on n'enlève pas une route ou une voie qui est tellement appréciée par les deux côtés du mont Royal et qu'on aimerait voir demeurer.

980

LA PRÉSIDENTE :

985

Merci, Monsieur.

M. ANDRÉ REVEZ :

990

Merci beaucoup, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

995

J'inviterai maintenant monsieur Dinu Bumbaru. Bonsoir, Monsieur Bumbaru.

M. DINU BUMBARU :

1000

Bonsoir, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1005

On a pris connaissance de votre mémoire, comme vous savez très bien, et il y a des points qui nous ont interpellés, dont les travaux qui sont déjà commencés dans le cimetière, que vous avez soulignés.

Alors, on a vérifié et ce sont des travaux qui n'appartiennent pas au chemin de ceinture, mais des travaux que le cimetière fait pour la rénovation d'une clôture qu'ils

voulaient changer. Peut-être que vous avez des points à corriger à ce niveau-là mais, nous, on nous a assurés que c'était deux choses différentes.

1010

Et aussi par rapport au Conseil du patrimoine, le Conseil du patrimoine était sur notre liste de mobilisation. On a aussi vérifié avec la Ville pourquoi il n'y avait pas eu d'avis du Conseil du patrimoine et, semble-t-il, ils se sont rencontrés pour le chemin de ceinture et pour d'autres points, et le Conseil du patrimoine donnerait son avis à la fin de la consultation publique. Pas lorsque notre rapport sera déposé, mais ils voulaient d'abord entendre ce que les citoyens avaient à dire avant d'émettre leur avis. Donc, il existe des choses. Ça n'a pas été complètement ignoré.

1015

M. DINU BUMBARU :

1020

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1025

Alors, vous avez la parole.

M. DINU BUMBARU :

1030

Merci, Madame la Présidente, de ces précisions. On avait nous-mêmes fait notre petite enquête pour constater ça.

1035

Par contre, nous maintenons que si l'on est rendu dans une consultation publique, à l'étape où nous sommes actuellement, à nous interroger sur des faits semblables qui méritent vérification, et vous nous en apportez un rapport ce soir, eh bien, peut-être qu'il y a lieu de noter le simple fait qu'on ait cette confusion qui se dégage et qu'il y a certainement une amélioration procédurale, méthodologique et presque éthique à faire pour les suites d'un projet semblable.

1040

Pour nous, des avis d'un Conseil du patrimoine devraient aider à ficeler un dossier pour l'amener en consultation publique plutôt que se faire après. Et ce n'est pas la première fois que nous observons cette situation. C'est pour ça qu'on tient à la consigner.

1045

Mais comme vous avez vu, le début de notre mémoire commence par une note qui exprime notre souhait de peut-être préciser certaines choses dans la version finale, que nous transmettrons à l'Office pour publication sur l'Internet.

LA PRÉSIDENTE :

1050

Mais vous comprendrez que je me devais de faire ces précisions-là.

M. DINU BUMBARU :

Oui, oui, oui. C'est très apprécié et c'est très apprécié que vous ayez pris le temps de faire cela.

1055

Peut-être quelques mots pour décrire notre mémoire. En fait, nous inscrivons ce projet dans un certain nombre de sphères. Il y a l'histoire. Il y a des projets de circuits, de sentiers qui font le tour de la montagne depuis le XIXe siècle.

1060

Le Plan de Boxer en 1861, dont on a une copie que nous avons mise sur notre site web à Héritage Montréal, décrit un circuit qui, lui, partait de Monkland jusqu'aux abords de ce qu'on appellerait aujourd'hui l'avenue du Parc. Donc, c'était ambitieux.

1065

Et ça veut dire que ce n'est pas un projet qui est sans histoire. D'ailleurs, il est plein d'histoires. Vous avez entendu monsieur Décarie en réciter certaines.

1070

Mais l'autre sphère qui nous paraît intéressante, c'est celle de l'espace. C'est donc toute cette idée d'un parcours qui permet de découvrir et d'apprécier. Pour nous, la qualité première de ça est vraiment de renforcer la promenabilité de Montréal et non pas la véhiculabilité de la ville. Malheureusement, il y a encore cette... et on le souligne ici, on a des craintes sur la nature des usages qui seraient priorisés par l'administration montréalaise, des usages qui mettraient peut-être plus en valeur la notion de transport véhiculaire, y compris les vélos, par rapport à la qualité même de la promenade, qui nous semble une activité essentielle pour ce territoire, et toute la question de l'expérience du lieu, des panoramas, des atmosphères qui sont très diversifiés.

1075

1080

Il faut quand même le dire, ce n'est pas nécessairement un chemin de ceinture, parce que c'est un assemblage et il n'y a pas grand monde qui va se retrouver dans ce chemin comme il se retrouverait, par exemple, au Sea Wall à Vancouver, au Stanley Park, où, de fait, les gens ont une idée très claire de ce dont on parle, un mur et un chemin sur le mur au bord de l'eau. Ici, c'est comme ça va prendre une bonne relation publique pour faire passer ça.

1085

Mais ce n'est pas là l'essentiel. L'essentiel, c'est que les gens se promènent sur la montagne. C'est ça qui nous apparaît important et il faut prémunir des excès d'aménagement qui pourraient menacer ça.

1090

La troisième sphère, Madame la Présidente, c'est celle de l'idée. Et l'idée de ce chemin, nous ne l'avons jamais revendiquée. Nous la trouvons intéressante, pertinente et recevable. Et, pour nous, c'est une démonstration que, malgré ce que l'on peut trop souvent croire, il se peut qu'à la Ville de Montréal, on ait des bonnes idées de temps en temps. Et ce sont ces rares bonnes idées qu'il nous faut défendre à l'occasion.

1095 J'aimerais peut-être apporter aussi une expérience plus personnelle. Ayant été membre du CCU d'Outremont pendant une douzaine d'années, j'ai vécu l'épisode difficile du rétrécissement du boulevard Mont-Royal, alors que le CCU avait passé énormément de temps, comme citoyen bénévole, à développer un projet qui tenait compte des valeurs paysagères de la montagne, etc., dans le respect des citoyens.

1100 Et effectivement, des influences politiques de dernière minute ont mis de côté tout ce travail, qui a été soutenu par des professionnels de renom, pour un élargissement qui est digne des meilleures zones de bungalows en banlieue, avec le bungalow, le gazon, l'entrée de garage, le trottoir et l'autre gazon aux frais de la municipalité.

1105 Ça m'a beaucoup déplu comme citoyen, parce qu'on voyait là un oubli de l'effort que les Montréalais ont fait pour acquérir cette pièce de terrain devant les maisons pour, enfin, ce qui était comme une privatisation un peu malheureuse.

1110 Il faut dire que les façons de présenter les projets sont souvent difficiles. Et dans des zones, disons, sensibles comme le haut Outremont, il faut y aller autrement qu'en faisant passer le message que ça va être une piste cyclable avec des calèches, quasiment des motoneiges là-dessus. Et c'était la perception qui en était faite dans la petite communauté d'Outremont de ce projet qui, à l'époque, était avancé par la Ville de Montréal, beaucoup plus grosse. Donc, c'est important de penser à ça.

1115 Nous avons, comme vous l'avez mentionné, observé, on a fait le parcours, on s'est promenés. On a beaucoup apprécié l'idée, la façon dont ça pouvait se projeter sur le terrain. On a découvert beaucoup de choses comme visiteurs et on pense que ça va être très plaisant pour beaucoup de gens. Pour nous, il faut établir un certain nombre de règles d'usage sur ça. Il y a le tracé, mais il y a surtout les règles d'usage pour les segments qui le méritent davantage, c'est la question de l'esprit et du plaisir qu'il génère plutôt que la quantité d'accès.

1125 On sait que les administrations municipales sont beaucoup plus mues par les statistiques de fréquentation que la qualité des fréquentations. Et nous sommes en cela cohérents avec les mises en garde qu'on avait mises en 1990 sur un excès d'emphase ou d'accent sur les quantités de fréquentation au détriment de ce qui est une qualité vulnérable. Ça ne veut pas dire de créer une élite de citoyens qui se promènent, mais peut-être penser des aménagements qui sont faits pour moins de personnes plutôt que pour plus de personnes. On sait que plus on élargit un chemin, plus on a besoin de l'élargir ensuite. Et on craint cet effet à moyen et long termes, qui est l'expansion future du chemin.

1130 Regardez le chemin Olmsted sur les anciennes photos et, aujourd'hui, il a au moins le double de la largeur. Il est là pour les normes d'incendie. Les souffleuses se pratiquaient

1135 là-dessus dans les années 60, je ne sais pas, n'importe quoi comme excuse pour élargir des chemins et donc faire perdre cette relation très riche d'intimité avec le territoire.

On est également préoccupés, Madame la Présidente, on l'a manifesté dans un mémoire à l'Office en 2003, par la situation de conflit d'intérêts dans laquelle la Ville de
1140 Montréal, déjà plutôt timide dans l'exercice de son devoir de protectrice de la montagne et donc protecteur du patrimoine, se découvrir un plus grand intérêt de promoteur d'un projet.

Alors, ça va être difficile à un moment donné de gérer cette double personnalité; ou bien on protège ou bien on promeut. Et ça ne veut pas dire de ne pas avoir de bonnes idées,
1145 mais il faut se rendre compte que si on devient le promoteur, comme on l'a vu dans le cas des négociations autour du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, on accepte des compromis qui ne sont peut-être pas toujours compatibles avec notre devoir de protection parce qu'on est là avec un intérêt, un appétit de satisfaire notre propre projet.

Alors, comment est-ce que la Ville va se mettre en garde contre ça? On aurait pu imaginer que le recours plus hâtif au Conseil du patrimoine, à des instances indépendantes qui aident la Ville dans son rôle de protection, aurait été utile. Mais vous nous avez dit:
1150 «L'avis viendra après.»

1155 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ce qu'on nous a dit.

1160 **M. DINU BUMBARU :**

On nous a dit qu'il était en train d'être préparé au moment même où on se parle aujourd'hui. Donc, ce n'est peut-être pas pour attendre ce qu'on dit, parce qu'ils ont autre chose.

1165 On pense que c'est un projet d'intérêt mais qui devrait bénéficier aux simples promeneurs d'abord, aux familles, plutôt qu'à des usagers intensifs comme les différents avatars de ce qu'on appelle la bicyclette. Ce n'est pas qu'on est contre la bicyclette, mais en quelque part...

1170 On sait qu'à Montréal, il y a actuellement une guerre ouverte entre l'auto et le vélo. C'est des règles d'engagement de bataille qui sont faites. C'est très important, c'est en train d'améliorer Montréal, mais on ne voudrait pas que sur le mont Royal, comme ailleurs en ville, le piéton devienne la victime civile collatérale de cet affrontement. Et ça veut dire une gestion de l'espace qui est très importante.

1175 Les impacts qui nous intéressent sur ce dossier. Les impacts directs par les

aménagements. On sait qu'il y a des professionnels qui sont très talentueux sur le dossier, mais il faudra mettre un chemin. Comment est-ce qu'on va faire ça? Comment est-ce que ça va se faire de façon très précise?

1180

L'histoire des grilles dont on a soulevé la question, ça a beau ne pas être lié au chemin du tout, du tout, du tout, mais ça va se faire. Quel va être l'impact sur l'alignement des arbres qui est là? Il y a beaucoup de peinture orange sur ces arbres-là, Madame la Présidente, et on l'a vu. Malheureusement, ce n'est pas mentionné peut-être, mais c'est important de savoir que cette peinture orange, ce n'est pas juste parce qu'on annonce l'Halloween, ça veut dire quelque chose de souvent tragique.

1185

Et les questions de banalisation de la topographie, le nivellement, tout ça, il faut qu'on prévienne ce genre de chose là. Et on imagine qu'un chemin, c'est aussi les espaces de drainage. C'est beaucoup plus que juste la surface de déplacement.

1190

Les impacts indirects nous sont apparus préoccupants ou à tout le moins à noter. C'est évidemment l'augmentation de la fréquentation. Ça peut être intéressant, ça dépend quels usages on permet, quelles règles d'utilisation.

1195

Mais ce qui nous semblait peut-être à observer, c'est que dans certains secteurs on a de grands arbres qui sont vieux, qui sont anciens, qui ne sont pas dangereux pour personne parce que personne ne va là. Mais du moment qu'on crée une voie publique, est-ce qu'on va être obligé d'abattre ces arbres qui ont une présence centenaire ou ancienne du moins, importante dans le paysage et le caractère du lieu, pour des raisons de sécuriser le nouveau parcours qui sera porteur de tout le bagage de normes, d'exigences, etc.

1200

Alors, il faudrait qu'on soit plus clair là-dessus. On préférerait mettre la mise en garde dès maintenant puis qu'il y ait une règle que, ce qui va prédominer, c'est le respect du lieu, par rapport aux normes qui devraient régir un sentier dans n'importe quel parc en périphérie de Montréal, mettons, sur un terrain neuf.

1205

Peut-être les éléments enfin rapidement pour terminer, c'est toute cette question de l'assujettissement des projets de la Ville. On voit dans le Vieux-Montréal, par exemple, où des projets de signalisation sont annoncés par communiqué et on apprend qu'ils n'ont pas fait l'objet de demande d'autorisation. C'est un arrondissement historique pourtant, chaque personne doit se soumettre à des procédures, et on voit que certaines choses comme la signalisation ne sont pas toujours traitées.

1210

Et on espère que la Ville va adopter une approche plus exemplaire sur ce projet-là, parce que ça devrait être un lieu de démonstration, Montréal, ville UNESCO de design. On devrait pouvoir retrouver le sens du design non pas avec des objets saturniens qui atterrissent sur le mont Royal, mais des objets bien pensés en fonction du lieu, de la

1215

fonctionnalité, mais aussi de l'esprit de cet endroit-là.

1220

Sur certaines des interventions, la question d'une passerelle qui est proposée nous apparaît très intéressante à l'entrée du chemin Camillien-Houde. En fait, elle va dans le sens de renforcer l'idée de porte au parc et c'est quelque chose qui nous semblerait important, on l'avait souligné dans le cadre des consultations sur le Plan de protection et de mise en valeur.

1225

Ce qui ferait que la voirie, que l'intervenant précédent et vous aviez du mal à décrire, est-ce une autoroute, est-ce un chemin rustique, bien, au moins ce serait traité sous l'autorité du parc du Mont-Royal plutôt que de la voirie municipale, ce qui déjà entraînerait un comportement un peu différent en termes d'heures d'accès, de déplacement, etc.

1230

Je vous mentionnais les craintes qu'on a pour l'expansion future de la voirie, pour les normes d'entretien, etc., de fréquentation, la préoccupation sur une grande innovation que ce projet apporte, qui est justement sur le promenabilité montréalaise.

1235

Et ça, c'est un facteur qu'on a amené au Sommet de Montréal en 2002 et qui nous apparaît comme une façon de mesurer un succès de cette nature-là. Ce n'est pas en termes de mètres linéaires de sentier, mais est-ce que la qualité sera plus grande? Est-ce que l'expérience que les Montréalais pourront avoir dans tous leurs âges et leurs cultures de ce lieu sera enrichie? Et on met en garde contre un accaparement de ce territoire dans le cadre de cet affrontement auto-vélo que je vous décrivais plus tôt.

1240

Quelques observations qu'on fait en finissant. Il y a des travaux en cours. Vous dites qu'ils ne sont pas associés au projet de chemin de ceinture. On aurait intérêt en général, que ce soit ces travaux ou d'autres, à avoir des pratiques d'affichage et d'information beaucoup plus claires.

1245

L'expérience de la Ferme sous les noyers, le projet du groupe Lépine dans la côte Atwater, sur l'ancien siège de l'Armée canadienne nous a démontré à quel point il était important d'avoir un affichage clair, par exemple, sur ce qui va être fait avec les arbres, avec certains éléments du paysage, le terrassement, les éléments comme les affleurements rocheux, aussi bien que les bâtiments anciens.

1250

Et cette pratique aurait certainement aidé à lever toute confusion et peut-être même à expliquer comment il se fait que l'alignement des bases de cette nouvelle grille, qui n'a rien à voir avec le sentier, coïncide étrangement avec l'alignement de plusieurs des grands arbres qui sont là et ont un rôle important dans le paysage général de cet endroit.

1255

La question du carrefour Remembrance/Côte-des-Neiges, on en fait une observation particulière, parce qu'on s'interroge sur le réalisme des illustrations qui sont fournies. Ça nous donne l'impression que c'est des petits chemins très étroits, très

1260 pittoresques, etc., alors qu'on sait d'expérience, Parc/Pins en est la belle démonstration, que du moment qu'on passe un chemin à Montréal, on passe un chemin pour faire entrer une souffleuse avec les deux volets de charrue de chaque côté.

1265 Alors, c'est vraiment très préoccupant, parce que ce sont des sites à la topographie très subtile qui développent une atmosphère que même les piétons, s'il y a des voitures sur le chemin, sont capables d'apprécier. Il ne faudrait pas qu'on néglige cet aspect-là.

Alors, Madame la Présidente, c'était là quelques commentaires. On demeure évidemment disponible pour vos questions.

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Bumbaru. On apprécie beaucoup votre expérience dans les divers projets qui ont eu à être en consultation et, je ne dirai pas les batailles, mais disons les discussions.

1275

M. DINU BUMBARU :

Les réflexions positives.

1280 **LA PRÉSIDENTE :**

1285 Les réflexions, c'est ça, qui ont été apportées dans le but naturellement de préserver notre patrimoine. Il y a quelques éléments que je voudrais soulever avec vous, qui regardent surtout finalement ce que vous appelez le «concept de promenade pour les piétons». Je pense que vous avez constaté qu'il y a d'autres mémoires qui privilégient aussi les piétons par rapport aux cyclistes dans l'aménagement de ce chemin.

1290 Et j'aimerais qu'on regarde quelques critères de design. Vous en avez énuméré quelques-uns, dont on prend bonne note. Mais vous mentionnez, entre autres, la prise en compte de ce que vous appelez la *carrying capacity*, la capacité portante d'un site, si on peut l'appeler comme ça en français.

1295 Il y a finalement des critères qui ont été définis pour, par exemple, établir la grandeur d'un grand parc-nature style safari, pour respecter finalement à partir de combien d'animaux, combien d'hectares ça prend, etc. Et dans le cas qui nous préoccupe, est-ce que vous avez réfléchi comment on pourrait déterminer finalement la limite du nombre de piétons ou de cyclistes?

1300 Quand vous parlez de la *carrying capacity*, ici, vous voyez ça comment?

M. DINU BUMBARU :

1305 D'abord, on le centre sur la notion de promenade, et la notion de promenade n'est pas exclusive aux piétons. Il y a des cyclistes qui se comportent en promeneurs et qui font des balades en vélo. Et ce qu'on a, c'est des gens qui font partie de cette civilisation qui a besoin d'exister dans une ville comme Montréal et qui a le droit d'exister aussi. Les promeneurs, ce n'est pas juste Jean-Jacques Rousseau.

1310 D'ailleurs, le concept du chemin Camillien-Houde/Remembrance, c'est celui d'un parkway, en français une promenade. Vous en avez de nombreux à Ottawa, par exemple, où des plans ont été faits par des jardiniers, Greber notamment, et ce sont des grands ensembles. Sauf que dans le cas du mont Royal, cet ensemble qui prendrait des kilomètres est comprimé dans un espace qui a un tout autre caractère. C'est ça son grand défi.

1315 Pour nous, la question de la capacité de charge ou la capacité du lieu à exister et à maintenir les qualités, parce que, nous, on est beaucoup centrés sur les valeurs du lieu, l'atmosphère, l'expérience que les gens vont avoir, bien, ça a peut-être trait à la largeur des sentiers tout simplement et qu'on se retienne d'élargir ça pour amener plus de choses.

1320 Et le tracé aussi. Vous savez, des fois, en voulant créer des choses très linéaires, bien, on en fait des voies plus rapides pour des gens qui ont un comportement de véhicule. Et peut-être que ça voudrait dire que le sentier par endroit serait plus sinueux, serait plus accidenté et peut-être mieux balisé. Enfin, on n'a pas à faire ce travail. Pour nous, ce sont des règles qu'il faut confier à des professionnels qui sont pleinement capables de faire le tracé.

1330 Mais nous, ça va être d'établir, dans vingt-cinq ans, comment ce chemin-là aura évolué. C'est ça notre question. Est-ce qu'on aura le même phénomène qu'au chemin Olmsted, où on avait un chemin... les photos sont très fascinantes, celles du chemin Olmsted à l'origine qui était très intimement lié avec la forêt, avec les rochers et surtout avec les vues sur la métropole. C'était absolument fascinant.

1335 Aujourd'hui, on a un grand chemin, et oui, avec des mers d'asphalte et que ça pose des problèmes d'érosion. Il y a eu des efforts considérables qui ont été faits pour contenir ça, mais il faudrait éviter que celui-ci prenne ce caractère. C'est quelque chose qu'on peut imaginer, par exemple, dans la section Saint-Jean-Baptiste.

1340 Et peut-être que de tracer un chemin, c'est une chose. On dit dans notre mémoire qu'on aurait peut-être un choix stratégique à faire sur la qualité des belvédères et de leur aménagement, les panoramas qu'ils découvrent, et comment est-ce qu'on équipe ça, et ensuite faire du balisage léger qui y mène comme on le trouve dans beaucoup d'endroits.

1345 Vous savez, l'Angleterre est parcourue de chemins de marche depuis certaines règles de la monarchie. Ça fait des siècles. Bien, ils n'ont pas créé des voiries. Ils ont juste créé des points de repère et les gens arrivent très bien à lire ça. D'abord, ça leur apprend à lire le territoire, ce qui est une bonne chose pour notre société. Donc de mettre l'emphase là-dessus, de réduire l'infrastructure de voirie, qui est souvent là pour servir moins les promeneurs que les véhicules, et peut-être même d'imaginer des lieux avec un parcours plus accidenté qui renforce la qualité du lieu.

1350 C'est sûr qu'il y aura des considérations de sécurité. On ne veut pas créer avec ce chemin de ceinture un lieu où la criminalité va fleurir. Il y a d'autres choses qui doit fleurir à cet endroit-là. Il y a déjà des feux, qu'on peut voir sur le parcours, qui ne sont pas très sympathiques.

1355 Mais pour nous, c'est plutôt avec ça, d'identifier la norme qui va dire combien de piétons devront passer à l'heure là-dedans, on pense que le système va un peu se réglementer de lui-même aussi. Il faut imaginer la capacité des gens de trouver agréable un endroit où ils sont comme s'ils étaient sur la rue Sainte-Catherine. En quelque part, il y a une limite là.

1360 Le belvédère du Mont-Royal, c'est un lieu qui est capable d'accueillir beaucoup de gens. Mais après ça, vous voyez les gens se disperser. Il y a des densités et il y a des endroits qui sont plus tranquilles. C'est ce genre d'échelle là qu'on recherche, nous.

1365

LA PRÉSIDENTE :

1370 Est-ce que vous verriez une limite de vitesse pour les cyclistes? Est-ce que ce serait possible premièrement de l'appliquer?

1370

M. DINU BUMBARU :

1375 Bien, je pense que les cyclistes ne sont pas supposés rouler sur les trottoirs dans la plupart des quartiers de la ville. Je pense que beaucoup de gens ont oublié cette règle. Est-ce qu'elle est appliquée? Etc.

1380 Vous savez, ce serait peut-être mieux d'avoir des tracés en chicane avec des zigzags ici et là, qui créent ce genre d'obstacles, qui font qu'il y a des obstacles sur le parcours, qui font qu'au lieu d'avoir des longues distances droites ou linéaires intéressantes pour faire de la vitesse, comme c'est le cas de Camillien-Houde et Remembrance pour les automobilistes, remarquons-le, bien qu'on ait quelque chose d'un petit peu plus segmenté, ça peut aider. D'ailleurs, ça fera des pauses. On a intérêt à avoir un parcours qui est mieux ponctué de haltes et d'aménagements. Et pour nous, ce serait très bien.

1385 D'ailleurs, ça va poser la question des entretiens. Parce que les vues sur la ville,
nécessairement il faudra que quelqu'un aille couper les vinaigriers et les différents arbres qui
bouchent ça après quelques années de négligence. Et là, il faut admettre que ça prend ce
genre d'entretien, pas juste de l'entretien de voirie, il faut que les panoramas soient
1390 entretenus aussi dans cet exercice-là. Sinon, on a un sentier qui sera vite banalisé et qui se
referme. Le chemin Saint-Jean-Baptiste en dix ans, depuis le verglas, a perdu beaucoup de
sa luminosité par exemple.

LA PRÉSIDENTE :

1395 D'accord. Un point important. Merci beaucoup, Monsieur Bumbaru.

M. DINU BUMBARU :

1400 Avec plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

On va prendre une courte pause de dix minutes.

1405 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1410 Alors, j'inviterais monsieur Luc Ferrandez à venir prendre place, s'il vous plaît. Il n'est
pas là?

1415 Est-ce que les Amis de la montagne sont là? On va commencer avec vous alors.
Bonsoir.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

1420 Bonsoir, Madame la Présidente. Alors, je suis Sylvie Guilbault, directrice générale
des Amis de la montagne, et je suis accompagnée de Jean-François Hallé, qui est
responsable des forums publics aux Amis de la montagne.

1425 Notre mémoire, nous allons vous le présenter en deux sections, une première
section qu'on va vous résumer, parce que vous avez reçu notre texte hier, je pense, en
plusieurs...

LA PRÉSIDENTE :

Je l'ai reçu aujourd'hui, moi.

1430

Mme SYLVIE GUILBAULT :

... peut-être dix fois, parce qu'on a eu de la difficulté dans la transmission. Alors, on va faire un résumé de ce qui est écrit dans notre mémoire.

1435

Et en deuxième partie, nous profitons de ce projet pour parler d'une étude qui est faite actuellement et qui est liée au chemin de ceinture, c'est sur le vélo de montagne sur le mont Royal. Parce que puisque le chemin de ceinture et de traverse concerne les cyclistes, donc, pour nous, on trouvait important d'avoir un aperçu global de la, je veux dire, problématique ou situation du vélo sur le mont Royal.

1440

Monsieur Hallé va commencer.

M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :

1445

Alors, pour nous, le projet de chemin de ceinture a déjà fait l'objet d'approbation lors des consultations publiques sur le Plan de mise en valeur du Mont-Royal en 90. Les Amis de la montagne avaient soutenu le projet de chemin de ceinture et de traverse à ce moment-là. C'est toujours le cas dix-huit ans plus tard.

1450

Nous considérons qu'il s'agit d'un projet structurant pour le mont Royal qui renforcera la compréhension du territoire de l'arrondissement historique et naturel. Le très grand intérêt du projet est également la découverte pour les usagers d'éléments des patrimoines naturel, paysager, bâti, commémoratif de la montagne. Bien que seulement deux des trois sommets de la montagne soient touchés par le projet, il permettra une exploration encadrée au-delà du parc du Mont-Royal, ce qui est une première pour la montagne.

1455

Le projet a également l'avantage d'améliorer l'accessibilité à la montagne. En 1990, lorsque le projet avait été soumis pour la première fois, le projet de chemin de ceinture et de traverse était vu comme une opportunité de régler certains problèmes d'accessibilité et une occasion de sortir du parc, d'explorer la montagne avec une vue d'ensemble.

1460

La participation des institutions à la réalisation de ce projet marque donc un réel progrès dans la perception globale de la montagne par les propriétaires et par les Montréalais eux-mêmes.

1465

D'une part, nous appuyons avec enthousiasme le concept de chemin de ceinture et de traverse autant pour ce qu'il propose actuellement que pour son potentiel de

1470 développement, au niveau de l'interprétation, de son utilisation pour les sports d'hiver, le ski
de fond, la raquette, par exemple, et éventuellement le prolongement de ce réseau-là.
D'autre part, avant d'entreprendre sa réalisation, des questions concrètes doivent être
répondues.

1475 Alors, au niveau de la gestion : un chemin, six tronçons. L'idée forte derrière ce
projet-là réside dans sa vision d'ensemble et dans les gestes unificateurs de son
aménagement. On parle du mobilier urbain, la signalisation, etc. Le projet ne doit pas
donner l'impression de six tronçons répartis dans trois arrondissements, mais d'un seul
chemin de ceinture de la montagne.

1480 En plus de son aménagement, cette vision doit être soutenue par des pratiques de
gestion correspondantes et qui rencontrent des standards de qualité à la hauteur du concept
proposé pour ce lieu emblématique : quels moyens y seront dévolus, quelles équipes y
seront affectées et quel arrondissement en aura la responsabilité? La présentation du projet
ne fait pas encore référence à ces éléments cruciaux.

1485 Alors qu'on s'apprête à ajouter une dizaine de kilomètres d'infrastructures publiques
sur la montagne, il importe de lui donner un modèle de gestion efficace. Rappelons que
certains des nombreux escaliers menant au parc du Mont-Royal du côté du centre-ville sont
demeurés fermés durant des mois en raison de la responsabilité partagée ou d'entretien
insuffisant.

1490 Évidemment, la gestion doit s'accompagner d'un budget d'opération adéquat et
récurrent, essentiel pour le maintien au quotidien et à long terme du chemin de ceinture.

1495 Un trajet de mise en valeur. Certains éléments de réflexion demeurent quant à
l'impact de ce projet sur la mise en valeur du mont Royal. Le trajet devrait être choisi en
fonction de la mise en valeur des patrimoines en présence et de façon à permettre la
meilleure découverte des lieux. Il faut éviter le plus possible que certaines portions utilisent
des espaces résiduels ou empruntent un trajet par défaut.

1500 Sa réalisation pose des défis et nécessite l'implication de plusieurs acteurs. Pour
assurer l'appropriation de tous à ce projet collectif, nous croyons donc que ce projet ne
devrait pas être porté uniquement par la Ville de Montréal, mais plutôt par la Table de
concertation du Mont-Royal.

1505 **Mme SYLVIE GUILBAULT :**

1510 Un peu pour faire le lien et en complément, quand on parle des cyclistes et des
marcheurs qui vont utiliser ce chemin multifonctionnel, une des préoccupations qu'on devra
régler, c'est l'utilisation d'un chemin multifonctionnel actuellement sur le chemin Olmsted

créé des problèmes. Nous, nous sommes dans le parc. Nous travaillons avec la Ville à certains éléments de gestion et la cohabitation cause des problèmes.

1515 Donc, là, on ajoute un circuit d'une dizaine de kilomètres, il faudra nécessairement
penser à cette question pour des raisons de sécurité. Parce que quand on est sur la
montagne, la topographie naturelle fait que même le cycliste moyen va plus vite parfois qu'il
ne voudrait. Et si on parle d'un chemin multifonctionnel, pour les citoyens qui vont être des
1520 personnes âgées ou avec des familles, des enfants, donc cette cohabitation-là avec les
cyclistes, qui parfois vont volontairement vite ou involontairement vite, et les gens qui
marchent sur les chemins, on le voit sur les pistes cyclables, des fois les marcheurs
prennent les pistes cyclables et sans s'en apercevoir ou volontairement également prennent
tout le chemin, donc il y a des questions de sécurité qui devront être traitées nécessairement
quand on ajoute un chemin multifonctionnel.

1525 À la consultation sur le Plan de protection et de mise en valeur, la représentante de la
Fédération québécoise de la marche disait qu'eux ne recommandent plus les chemins
multifonctionnels pour des raisons de sécurité pour les utilisateurs eux-mêmes.

1530 Donc, quand on parle de sécurité, ce qui nous amène à cette étude sur les vélos de
montagne, c'est une étude que les Amis de la montagne ont initiée après vingt ans
d'intervention. Il y a une seule montagne sur l'île de Montréal et les gens qui veulent faire du
vélo de montagne se retrouvent très majoritairement sur le mont Royal.

1535 Le principe du vélo de montagne, c'est de ne pas être sur un sentier, enfin, d'être
hors sentier, d'être dans la forêt principalement. Donc, le chemin de ceinture, dans sa
description comme telle, ne vient pas rejoindre cette clientèle-là. Ce n'est pas des gens qui
font du vélo sur piste.

1540 Et on dit, il faudrait également dans cette réflexion de chemin de ceinture avoir une
réflexion plus globale en même temps, parce que c'est un élément important et il faut traiter
cette question.

1545 Donc, l'étude qui est menée actuellement depuis le mois d'octobre a eu pour objectif
d'identifier qui sont les gens qui font du vélo de montagne sur la montagne et pour quelle
raison, et de voir: est-ce qu'il y a des possibilités d'aménager un sentier, une piste pour eux,
qui rejoindrait leur objectif sportif, et où on pourrait dire: «Bien, ailleurs que sur cette piste-là,
les gens qui veulent faire du vélo de montagne sont interdits», donc les confiner à un endroit
sur la montagne.

1550 Et si ce n'est pas possible, parce que la montagne c'est un arrondissement historique
et naturel, donc il y a des activités qui ne peuvent pas convenir à un arrondissement
historique et naturel, on a également regardé sur l'île de Montréal. Parce

1555 que présentement sur l'île de Montréal, il n'y a aucun endroit de permis. Donc, il faut sortir de l'île de Montréal pour faire du vélo de montagne. C'est cette étude-là qui est en cours présentement.

1560 Nous avons mis quelques données pour dire que c'est quand même un nombre important de personnes qui font du vélo de montagne. On a fait un sondage en ligne, sur Internet, mais également un sondage terrain qui a commencé à la fin de l'automne 2007, et on a eu, bon, là on dit 400 répondants, mais c'est plus de 400 répondants. Puis on compte en moyenne 12 000 passages/vélo par année dans les sentiers qui sont dans le parc présentement, dans le cimetière Mont-Royal et dans le boisé Saint-Jean-Baptiste. Donc, ce sont des terrains qui sont touchés par le chemin de ceinture également.

1565 Et juste pour vous identifier quelques comparables, alors pour voir à quoi ça ressemble un sentier pour les vélos de montagne dans un espace naturel, donc on a identifié certains sites qui sont comparables parce qu'ils sont dans des milieux urbains.

1570 À Chicoutimi, donc, un site qui a été fait par des clubs de vélo de montagne. Donc, vous voyez la diapositive du bas, où il y a vraiment un chemin aménagé, où ils passent sur un chemin aménagé.

1575 Également, ça, c'est à Toronto, où il y a des aménagements spécialement. Donc, on peut penser à des pistes dans des milieux naturels, mais qui sont vraiment dédiées au vélo de montagne.

1580 Celui qui est peut-être le plus spectaculaire... ça, c'est à New York, à Philadelphie, donc dans des grandes villes où il y a eu des pistes de vélo de montagne aménagées. Mais c'est celui à Seattle. Alors, ça, c'était un site qui était sous une autoroute, qui était vraiment abandonné, qui a été aménagé sous l'autoroute. Et même, l'autre diapo, on voit bien qu'il y a même des arbres. Alors, ça a été vraiment remis en valeur par un sentier de vélo de montagne.

1585 Alors, ça, ça fait partie des données qu'on a regardées. Et il y a quelques sites à l'étude dont on voulait vous faire part sur le mont Royal et dans un rayon de dix kilomètres autour du mont Royal. Parce que les cyclistes nous disent que le mont Royal est central, ils vont continuer à y aller, ou à moins qu'il y ait quelque chose... ils sont prêts à se déplacer à dix kilomètres du mont Royal pour avoir un site aménagé pour répondre à leurs besoins.

1590 Donc, dans un rayon de dix kilomètres autour du mont Royal, ce qui a été identifié, ou sur le mont Royal, la pente de ski. Donc, le chemin de ceinture passe en haut de la pente de ski. Mais dans la pente de ski du CEPSUM, c'est un site qui est présentement à l'étude, où on essaie de voir: est-ce qu'il y a un tracé possible? Et puis il y a toute une étude d'impact qui doit être faite pour savoir si on peut avoir un sentier pour vélo de

1595 montagne. Et c'est le seul site qui est en évaluation sur le mont Royal.

Il y a également la falaise Saint-Jacques, qui est plus à l'ouest, où il y a l'autoroute 20 mais il y a également un projet à cet endroit-là. C'est un écoterritoire. Donc, ce serait à un bout de l'écoterritoire. C'est un site aussi où il y a plusieurs enjeux de protection et d'utilisation
1600 et de projet. Donc, si jamais c'était possible pour la falaise Saint-Jacques, c'est dans un horizon de dix à quinze ans. Donc, ce n'est pas à court terme.

Également le Complexe environnemental Saint-Michel, qui est à l'est de l'île maintenant, où il y a déjà la Tohu, il y aurait possiblement un site qui pourrait être aménagé
1605 pour les vélos de montagne, mais on parle aussi d'un horizon de quinze à vingt ans.

La carrière Francon, parce qu'on a regardé si on n'a pas d'autres montagnes à Montréal, il y a peut-être des trous, des creux, donc la carrière Francon. Mais là aussi, il y a un projet de développement en cours. Et ça aussi, c'est un projet à long terme.

Donc, ça fait partie des sites qui sont à l'étude présentement, mais il demeure que la problématique des vélos de montagne sur le mont Royal est très préoccupante, est très présente. Et c'est depuis plus de vingt ans que les vélos de montagne ont pris de plus en plus de place sur le mont Royal. Il y a eu différentes tentatives pour contrer les vélos de
1610 montagne, qui n'ont pas eu de succès parce qu'il n'y a pas eu de suivi, et les vélos sont revenus.
1615

Donc, c'est un point qu'on apporte à votre réflexion, enfin qu'on apporte à cette réflexion sur le chemin de ceinture puisqu'il va y avoir une incitation pour les vélos à emprunter encore davantage le mont Royal.
1620

Pour terminer, nos recommandations. Donc, considérant qu'il y a différents types de cyclistes également sur le mont Royal, on parle des promeneurs, mais on parle également... il y a beaucoup de gens qui s'entraînent sur la voie Camillien-Houde présentement. Ce sont
1625 des athlètes. Donc, la voie Camillien-Houde n'est pas aménagée pour les fins des cyclistes. Ils prennent vraiment la route pour s'entraîner.

Ce qu'on dit, c'est qu'il devrait y avoir des groupes-témoins qui devraient être organisés, peut-être que ça a déjà été fait, mais en tout cas on ne l'a pas vu dans la
1630 littérature qui a été mise pour l'Office de consultation, dans le cadre de cette consultation, avec les différentes clientèles visées par ce projet pour en définir un programme détaillé.

Alors, le chemin de ceinture, on dit: à qui est-ce qu'il va s'adresser? Est-ce que ce sont des familles ou est-ce que c'est des gens plus en forme, un cycliste moyen? Parce que
1635 ce qu'on voit de la topographie actuellement, notre expérience ou ce qu'on voit, le chemin de Polytechnique a quand même une pente assez importante. Alors qui finalement,

être sûr quelle clientèle va vraiment utiliser le chemin de ceinture. Donc, c'est pour ça, on croit que des groupes-témoins seraient importants.

1640 Que le Conseil du patrimoine émette un avis sur les différentes portions du projet et des recommandations sur la mise en valeur des patrimoines du circuit détaillé.

 Que des mesures de suivi, un budget d'entretien ainsi qu'une structure de gestion soient planifiés dès maintenant pour le maintien de cette infrastructure.

1645

 Que l'aspect sécurité de ce chemin soit abordé dès maintenant en concertation avec les différents intervenants. On sait que, bon, dix kilomètres de sentier qui va s'ajouter, qui va passer à travers des endroits plus isolés, c'est important qu'il y ait une sécurité. C'est déjà des problématiques qui sont apportées dans le parc du Mont-Royal, la sécurité. Donc, c'est un point important pour les usagers de ce chemin.

1650

 Et que le projet de chemin de ceinture et de traverse du mont Royal devienne le projet de la Table de concertation du Mont-Royal. Parce qu'on considère que c'est un projet vraiment de mise en valeur qui concerne tous les acteurs de la montagne et ce serait vraiment le projet idéal, le premier projet que la Table de concertation pourrait avoir pour sa réalisation et son suivi. Merci.

1655

LA PRÉSIDENTE :

 Merci, Madame Guilbault, Monsieur Hallé. Dans votre mémoire, je ne sais pas si j'ai bien compris, mais vous semblez remettre en question le trajet proposé. Est-ce que c'est exact comme commentaire? Parce que vous dites: «Ce trajet devrait être choisi en fonction de la mise en valeur des patrimoines», etc. Est-ce que vous êtes satisfaits avec le tracé qui est proposé? Et est-ce que vous avez été consultés pour déterminer ce tracé?

1660

1665

Mme SYLVIE GUILBAULT :

 Oui, on a été consultés. On a pu voir le tracé à quelques reprises. Monsieur Chartier était venu nous le présenter peut-être... je ne sais plus combien d'années. Mais je vous dirais, on a pu le voir un peu plus en détail quand on est allés sur le terrain. Enfin, malheureusement, on n'a pas pu y aller pendant deux jours, mais...

1670

 Puis on a vu, même à la visite sur le terrain avec monsieur Chartier, qu'il y a encore des choses qui sont en discussion. Le tracé n'est pas encore complété. Et quand on a dit: «Il ne faudrait pas que ce soit un tracé ou des choix par défaut», donc par défaut d'avoir pu négocier avec le cimetière ou d'avoir pu négocier... ce qu'on souhaite, c'est que ce soit un...

1675

 Le tracé, vraiment, c'est un projet qu'on attend depuis dix-huit ans. Enfin, c'est un

1680 projet qui a été approuvé il y a dix-huit ans et là, bon, on peut le mettre en valeur. Et le mont Royal depuis est devenu un arrondissement historique et naturel, et puis ça va vraiment être un attrait important. Donc, s'assurer que là où on va pouvoir passer, qu'on puisse y retirer une expérience enrichissante.

1685 Et parfois, ça peut être dans un boisé, mais aussi à l'intérieur du campus de l'Université de Montréal, s'assurer qu'on n'est pas coincés entre un bâtiment et une clôture, mais qu'on passe vraiment à un endroit qui va nous permettre d'apprécier les infrastructures, les bâtiments de l'université et de comprendre le campus, donc d'avoir des expériences enrichissantes à travers le parcours.

1690 Et je vous dirais, particulièrement du côté du flanc nord, peut-être ce tracé n'est pas à son plein potentiel. C'est pour ça qu'on se posait la question: est-ce que parfois, c'est par défaut qu'on passe là? Est-ce qu'il y a d'autres opportunités, d'autres voies possibles? C'est peut-être des questions qu'on n'a pu poser lors de la présentation les samedi et dimanche, et qu'on repose maintenant.

1695

M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :

1700 Si vous permettez, d'une part, le chemin de ceinture nous a été présenté, on a pu avoir l'information, mais la discussion comme telle n'a pas eu lieu à la Table de concertation ou avec tout le monde en présence. On l'a eue quelques fois au forum public, mais pas nécessairement avec les propriétaires de tous les terrains.

1705 Puis quelques exemples de ces choix-là ou, en tout cas, de ces questions qu'on peut avoir, par exemple, là on passe derrière le pavillon Roger-Gaudry. Et si vous êtes déjà allée dans ce coin-là, ce n'est pas son meilleur profil, mettons. Alors, est-ce que de passer devant, ce serait plus intéressant? Est-ce qu'on peut vraiment considérer qu'on a fait un vrai tour de la montagne si on n'est pas passé par le cimetière Mont-Royal qui est magnifique?

1710 C'est des questions comme ça qui, bon, en même temps, on se dit: peut-être un jour on pourra emprunter le chemin Belvédère pour monter sur le sommet de Westmount mais, là, on ne voit pas cette amorce-là et on manque un sommet complètement.

1715 Alors, c'est ce genre de questions là qu'on aurait aimé pouvoir discuter avec les autres personnes, les autres parties prenantes de la Table de concertation.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, quand vous parlez dans votre recommandation que ça devrait être un projet de la Table de concertation, c'est pour finalement définir le trajet final. Est-ce que vous

1720 voyez un rôle de la Table dans le suivi et la gestion aussi?

Mme SYLVIE GUILBAULT :

1725 Assurément. Parce que, bon, dans nos questions, c'est la gestion, comment va-t-elle se faire? Probablement que la Ville de Montréal a déjà réfléchi à la question, ce n'est pas exposé ici. Quand on dit: est-ce que ça va être... bon, ça passe dans trois arrondissements, est-ce que ça va être un seul arrondissement? Est-ce que...

1730 Alors, ça, c'est des questions dont on n'a pas de réponse présentement. Mais on passe à travers plusieurs... bien, pas plusieurs, mais plus d'une propriété institutionnelle. Et quand on parle de son potentiel de développement au niveau interprétation, au niveau peut-être liens qui se font avec les terrains institutionnels, donc si les partenaires à la Table de concertation considèrent que c'est un projet qui leur appartient également, c'est important que ce projet-là puisse vivre et puis chacun puisse trouver une façon de le mettre en valeur et

1735 d'en faire la promotion, et d'y investir aussi son intelligence et peut-être ses ressources éventuellement à sa mise en valeur, sa promotion.

Alors, c'est dans ce sens-là qu'on croit que autant pour la définition du trajet, mais aussi pour sa promotion et sa durée dans le temps.

1740

LA PRÉSIDENTE :

Avec un pouvoir qui va plus loin que de recommander, finalement. Parce que c'est la Direction des grands parcs qui est en charge de ce projet. Donc, vous voyez finalement un

1745 pouvoir plus grand pour la Table également.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

Bien, ce serait déjà bien si la Table pouvait se sentir partie prenante de ce projet. Parce que là, il n'a pas encore, comme Jean-François l'a expliqué, il n'a pas été présenté à la Table de concertation, même pas à ce niveau-là.

1750

Et éventuellement, c'est sûr que si la Table de concertation pouvait jouer un rôle plus important dans la planification et le suivi des projets, enfin, c'est le souhait des Amis, mais on a encore un peu de chemin à faire au niveau de la Table pour arriver là.

1755

LA PRÉSIDENTE :

Je comprends, merci. Quand vous parlez d'un projet qui va renforcer la compréhension du territoire par rapport aux trois sommets, dans les documents qui ont été déposés, les trois sommets concernaient tout l'aspect de mise en valeur et de protection du

1760

1765 mont Royal. Mais pour moi, ce que j'en ai compris, c'est qu'on ne parlait pas...
oui, à l'origine, on a vu avec monsieur Décarie tout à l'heure qu'il y avait une proposition de
joindre le sommet de Westmount. Mais dans les documents finalement de 1992, entre
autres, le chemin de ceinture ne joignait pas le troisième sommet.

1770 Alors finalement, à l'origine, est-ce que c'était un projet de trois sommets pour une
mise en valeur et une protection, mais pas un projet de trois sommets pour un chemin de
ceinture?

1775 Ce que j'essaie de trouver, c'est que finalement c'est une proposition qu'on refait à
nouveau. Ce n'était pas vraiment dans les plans au départ. C'est que cette proposition-là,
elle a été faite, elle n'a pas été retenue et là on voudrait encore la refaire. Mais dans les
documents de base, on ne rejoignait pas avec un chemin de ceinture les trois sommets.

M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :

1780 C'est justement l'idée qu'il peut y avoir, qui peut naître d'une discussion. Parce que
vous savez, on offre, nous aux Amis de la montagne, une randonnée qui s'appelle «la
randonnée des trois sommets» et qui couvre tout ce territoire-là. Et pour l'avoir guidée, je
peux vous dire que les gens sont assez impressionnés de pouvoir marcher dans un milieu
aussi naturel, dirait-on, pendant toute une journée à l'intérieur même de Montréal.

1785 Il y a certains circuits de découvertes qui sont possibles sur la montagne et c'est en
mettant, je pense, plusieurs expertises ensemble qu'on peut trouver les meilleures solutions.
Nous, on parlait du potentiel de développement de ce réseau-là. Est-ce que c'est un seul
chemin? Est-ce que c'est quelques circuits? Est-ce qu'on peut vraiment visiter le mont Royal
sans passer près de l'Oratoire? C'est un peu la question.

1790 **LA PRÉSIDENTE :**

1795 D'accord. Donc, il pourrait être structurant par rapport à certains tronçons où ce serait
de la marche. Parce que le parc Westmount ne permet pas, à ma connaissance, le vélo, je
pense. Alors, raffiner le concept pour déterminer certains usages, certaines activités pour
des tronçons plus que d'autres et faire les aménagements, bâtir ces critères d'aménagement
à partir de ces fonctions-là.

Mme SYLVIE GUILBAULT :

1800 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1805 D'accord. Une dernière question de précision. Tout à l'heure, pour le vélo de montagne, vous parliez de projets pour les autres sites que le mont Royal, quand même à long terme. On parle de quinze ans, entre autres.

1810 Pour le mont Royal, ce serait dans combien de temps à peu près? Est-ce que vous avez envisagé... est-ce que c'est à court terme ou à moyen terme?

Mme SYLVIE GUILBAULT :

1815 La question se pose encore : est-ce que c'est possible sur le mont Royal? Parce que le site qui est identifié, c'est sur le terrain de l'Université de Montréal. Donc, il y a encore plusieurs questions. Est-ce que l'Université de Montréal... on a des discussions avec des représentants de l'université pour voir et puis on regarde quel trajet c'est possible, quelle longueur. Mais il y a toute la question d'étude d'impact et d'assurance, de responsabilité.

1820 Donc, il y a encore plusieurs questions à répondre avant de dire: «Oui, c'est possible sur le mont Royal.» Si la réponse finale est non, alors il va falloir vraiment s'asseoir avec plusieurs acteurs et particulièrement la Ville pour dire: «Qu'est-ce qu'on fait dans l'intérim?» Parce que les vélos de montagne ne sont plus les bienvenus, mais il faut qu'ils aient une place où aller.

1825 Alors, si le mont Royal n'est pas la solution... alors pour répondre à votre question, il faudrait que ce soit dans un court délai. Si c'est sur le mont Royal, peut-être deux ans, pour qu'il y ait quelque chose d'aménagé. Ou si ce n'est pas sur le mont Royal, il faut continuer à chercher à proximité, mais il faut qu'il y ait un endroit aménagé à court ou moyen terme pour pouvoir répondre à la demande et pouvoir renaturaliser les sentiers. Parce que
1830 présentement, il y a eu quand même des dommages assez importants dans les sous-bois à cause d'une utilisation de longue date.

1835 On parle de vélo de montagne, mais également il y a une problématique aussi avec les piétons. Parce que le dernier sondage qui a été fait sur le nombre d'utilisateurs dans le parc, c'est près de cinq millions de visites par année dans le parc du Mont-Royal. Alors, c'est beaucoup de monde et les gens ne sont pas toujours disciplinés à marcher dans les sentiers. Donc, il y a aussi des dommages qui sont faits aux sous-bois par les marcheurs.

1840 Alors, il y a une sensibilisation à faire, et pour les marcheurs et les vélos, qui doit être faite parce qu'on est vraiment avec le Plan de protection et de mise en valeur. Donc, il y a une volonté claire de protéger la forêt et de remettre la forêt en santé et puis de couper les espèces envahissantes. Alors, il y a toute une planification. Et l'utilisation des boisés

par les vélos et les marcheurs fait partie de cette problématique qu'il faut prendre en considération dès maintenant. Donc, il faut trouver une solution à court terme.

1845

LA PRÉSIDENTE :

Vous reconnaîtrez que le chemin de ceinture à cet endroit-là, d'une certaine façon, on a besoin de savoir s'il va y avoir une piste de vélo de montagne ou pas. Parce que l'aménagement qui va être fait devra respecter un espace pour les vélos de montagne, s'il y a lieu. Et je pense que les tronçons 2 et 3 sont prévus pour prochainement, disons, mais le chemin de ceinture est prévu pour la fin de 2011.

1850

Alors, vous, vous ne pouvez pas nous dire si vous allez prendre une décision bientôt ou si les études sont terminées, si, d'ici six mois, vous pourrez savoir si le vélo de montagne sera permis à cet endroit-là?

1855

Mme SYLVIE GUILBAULT :

Moi, j'aimerais pouvoir vous donner une réponse.

1860

LA PRÉSIDENTE :

Mais vous n'en avez pas.

1865

Mme SYLVIE GUILBAULT :

Bien, l'étude n'est pas complétée et il faut qu'il y ait des discussions avec la Ville de Montréal et l'Université de Montréal. Donc, j'aimerais vous dire six mois. Parce que moi aussi, j'aimerais ça dans six mois savoir est-ce que... alors, nous, on y travaille depuis le mois d'octobre, mais il y a eu tout un travail d'étude d'identification, mais les sites potentiels...

1870

Vous voyez, on avait un autre site qu'on avait identifié sur la montagne, qui était dans le parc du Mont-Royal, la partie Outremont où il y a déjà des vélos de montagne. Et puis après discussion avec le groupe de travail, ce site-là était exclu. Donc, on a convenu qu'il n'y aurait pas de piste de vélo de montagne dans le parc. Et le seul site potentiel actuellement sur la montagne est la pente du CEPSUM.

1875

Peut-être que dans six mois, on aura vraiment statué et on aura pu faire le tour des études d'impact, et puis que la direction de l'Université de Montréal se sera prononcée et la Ville de Montréal aussi, c'est ce qu'on vise, mais on y travaille à temps plein. Mais là, il y a deux mois de vacances qui arrivent pour les institutions comme pour la Ville.

1880

LA PRÉSIDENTE :

1885

D'accord. Merci, Madame. Merci, Monsieur.

J'inviterais maintenant monsieur Ferrandez. Bonsoir, Monsieur.

1890

M. LUC FERRANDEZ :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1895

Je m'excuse, vous avez perdu votre place tout à l'heure.

M. LUC FERRANDEZ :

1900

Ça fait deux fois que je me présente en consultation et ça fait deux fois que je force les Amis à passer avant moi parce que je suis parti aux toilettes à ce moment-là. Bon. J'ai écouté tout le monde religieusement, c'est juste pendant le *break*.

1905

Alors, nous appuyons sans réserve le projet de ceinture du mont Royal. On n'a pas fait une lecture critique. On n'a pas les compétences pour le faire. Je ne suis pas un expert d'aménagement, je n'ai pas une grande connaissance historique des projets qui ont précédé. Je me suis juste enthousiasmé pour le projet et j'ai proposé quelques propositions d'aménagement qui me sont venues comme ça en tête en tant que citoyen.

1910

Premièrement, le chemin comme centre de réseau d'allées vertes. Alors, une des grandes qualités du projet, à mon avis, c'est de contribuer à pousser l'accès du parc à sa bordure au lieu de le conserver en son centre. Les conséquences sont si nombreuses qu'à notre avis, cela va changer sensiblement la dynamique de fréquentation du parc, mais aussi la dynamique de contact entre le parc et les quartiers avoisinants.

1915

Nous pensons qu'une portion importante des utilisateurs du chemin vont venir à pied ou en vélo; qu'il va devenir la forme privilégiée de découverte de la montagne, ses sommets, ses plaines, ses cols. Donc que la forme de découverte de la montagne, en arrivant en auto, en se garant dans le stationnement de la maison Smith et en faisant un petit tour, va devenir une forme dégradée de l'expérience que fournit le chemin de ceinture.

1920

Ça va faire concurrence, je pense, par exemple, à l'immense popularité du parc du mont Saint-Hilaire où il y a des dizaines de milliers de marcheurs qui y vont. Parce que ça représente tout à coup un défi intéressant. Quand on a dix kilomètres de marche, c'est tout

1925 à coup un défi.

Et plus intéressant encore, c'est que la randonnée, parce qu'elle est en bordure du parc, devient une interface performante avec les quartiers avoisinants et entre les quartiers avoisinants. Donc, c'est la possibilité de franchir sous le couvert boisé, à pied ou à vélo, à

1930 travers un parc plusieurs quartiers.

Pour peu qu'on soit rêveur, on imagine facilement combien génial ce serait de pousser ce concept aux quartiers avoisinants dans ce qui pourrait être un réseau de chemins verts qui deviendrait une formidable alternative à l'automobile.

1935

Alors, là, je demande à tout le monde d'excuser ma naïveté. J'ai proposé une extension. Il y avait récemment le PDU du Plateau Mont-Royal et j'ai fait seize propositions de réaménagement de l'espace de bitume, donc de récupération, à des fins d'espace public, de l'espace actuellement consacré à la voiture.

1940

Et une des propositions que j'ai faites, c'est de relier les principaux parcs du Plateau par un chemin qui pourrait être inspiré du chemin de ceinture, donc une piste de quatre mètres à l'usage exclusif des piétons cette fois, encadrée de verdure de part et d'autre. Cette piste n'aura aucun objectif fonctionnel, si ce n'est que d'offrir un espace refuge à la frénésie automobile.

1945

Donc, l'itinéraire, le parc Laurier en A, le parc Lafontaine, la nouvelle promenade Berri, qui est une autre proposition que j'ai faite dans le cadre du PDU, le carré Saint-Louis, l'Université McGill, le parc du Mont-Royal et le parc Jeanne-Mance, qui passerait par la rue.

1950

Donc, ce sont des rues. Ce sont des rues résidentielles. Alors, pour obtenir le quatre mètres de passage, qui sont des rues résidentielles, ce qu'on fait, c'est qu'on enlève le stationnement sur un côté de la rue.

1955

Ça peut sembler surprenant. Tout le monde veut du stationnement. On voit comment les commerçants, par exemple, sur la rue Mont-Royal ont hurlé pour le retrait de quelques espaces de stationnement avec la construction des condominiums sur pilotis.

1960

Mais je pense qu'on est à un point où on peut commencer à rêver à des choses comme ça. Pas pour demain matin. Mais 2008, ça me semble être le début de la fin de l'auto. Et quand on fait un projet enthousiasmant, c'est possible. Pourquoi c'est possible? Je donne un exemple, le Quartier des spectacles.

1965

Dans le Quartier des spectacles, on propose de détourner le boulevard Maisonneuve et on propose de retirer trois voies de circulation à la rue Jeanne-Mance. C'est inouï. La rue Jeanne-Mance, c'est un axe majeur de contact nord-sud. La rue Maisonneuve, je vous passe de commentaires, elle se passe d'introduction. C'est encore

un axe, mais une artère vitale à Montréal. Et pourtant, ces deux rues-là, la circulation va être profondément affectée parce qu'on a décidé de construire le Quartier des spectacles.

1970 En d'autres mots, quand on offre une alternative qui est intéressante, qui est structurante, je pense qu'on peut arriver à faire reculer l'espace consacré à la voiture. Et ça, ça en serait tout un espace d'alternative intéressante parce que, à ma connaissance, avec les dix kilomètres de chemin de ceinture du mont Royal et les quelque douze kilomètres de chemin de contact entre les parcs, ça deviendrait unique au monde.

1975 Alors, plusieurs possibilités. Évidemment, un espace refuge, donc la double rangée d'arbres qui est un espace refuge idéal, ça pourrait être aussi dans certains endroits. Alors, l'idée, ce serait toujours d'être encadré de la nature de part et d'autre. Dans certains endroits, on pourrait mettre une double rangée d'arbres. Dans les endroits où ça ne passe pas d'avoir la double rangée d'arbres, d'avoir une espèce de rue-parc, où il y aurait un partenariat avec les résidents pour qu'ils verdissent leur cloison privée.

1980 Évidemment, ici, il y a l'exemple du Japon. C'est toujours bien apprécié. On l'a exactement, le chemin de ceinture là.

1985 C'est un autre exemple au Japon. Quand ça passe dans les endroits plus urbanisés, c'est les gens – on a ça aussi sur le Plateau Mont-Royal, on a ça partout à Montréal – des gens qui cultivent les bords des trottoirs. On voit comment les gens ont envie que ça soit vert.

1990 Ça, c'est la version japonaise avec des fleurs en pot sur un coin de rue.

L'ampleur de ce projet suppose certes une planification sur une décennie, mais donnerait à Montréal un aménagement et un mode de découverte du territoire uniques au monde.

2000 Les impacts concrets sur le projet de chemin de ceinture, parce qu'on comprend que ce n'est pas l'objet de la commission d'étudier la proposition de relier les parcs ensemble, sans prétendre que ce projet se réalisera, il faudrait peut-être prendre en compte cette éventualité dans la planification des accès au réseau des rues avoisinantes; planifier un éventuel contact avec la rue McTavish; prévoir un franchissement sécurisé de la chaussée sur la rue Gorman; prévoir un franchissement de Côte-des-Neiges et non seulement vers Westmount mais aussi à la hauteur de Queen-Mary; participer, par exemple lors des consultations publiques des quartiers avoisinants, à la promotion de cette idée.

2005 Donc, ce que je dis, c'est mettons-nous-le dans la tête comme une possibilité et, quand on va aménager le chemin de ceinture, commençons à réfléchir tout de suite à la

façon de l'ouvrir sur l'extérieur. D'ailleurs, le terme même de «chemin de ceinture», ça veut dire, une ceinture, ça ceinture quelque chose. Donc, l'intérêt est au centre de la ceinture.

2010

Et là, dans ce concept-là, c'est une bordure, c'est-à-dire que le chemin est intéressant parce qu'il ceinture quelque chose, mais aussi parce qu'il est en contact avec ce qui est à l'extérieur. Donc, peut-être même changer le nom. J'ai cherché un autre nom, je ne l'ai pas trouvé.

2015

Le passage des zones ingrates. Il y a plusieurs zones ingrates. Ce n'est pas simplement un retour brutal avec l'urbanité, c'est le contact avec une urbanité stérile et inintéressante. Dans certains cas, c'est vraiment comme un bris de l'intérêt qu'il y a à certains endroits. Puis pour préserver ce bris-là, je pense à différentes possibilités.

2020

Les murs verticaux de verdure sont fort appréciés en ce moment un peu partout. Là, on a l'exemple d'une paroi, d'un corridor, d'une tranchée. C'est des oeuvres d'art. Ça, c'est une haie en Angleterre. Et ça, c'est le fameux musée Branly à Paris.

2025

Donc, si on traitait les zones ingrates sous cette forme-là, bien entendu, ce serait tout à coup des espaces qui auraient une qualité... si les espaces avaient cette qualité-là, ce serait tout à coup des lieux recherchés de la promenade. C'est amusant, ce serait paradoxal.

2030

C'est un peu comme Saint-Tropez, qui était la plus vilaine ville de la Côte d'Azur. Parce que c'était la plus vilaine ville de la Côte d'Azur, les artistes ont commencé à s'y réfugier et puis, tout à coup, c'est devenu la ville qui était la plus recherchée de la Côte d'Azur.

2035

Alors, peut-être que ces passages-là, les passages les plus ingrats deviendraient les passages les plus recherchés du mont Royal. Puis par ailleurs, je disais qu'il me semble que ce type d'aménagement se prête très bien à une commandite privée.

2040

L'aménagement de la zone de remblai de la Polytechnique. La zone de remblai de la Polytechnique, à cause de l'ampleur de la destruction qui y a été commise, nous donne l'occasion unique sur le mont Royal d'aménager le territoire en toute liberté, c'est-à-dire que le travail ne consiste pas à mettre en valeur le site mais plutôt à le réinventer.

2045

Donc, on propose un aménagement inspiré d'un des aspects courants des routes de montagne, qui est la corniche. Et puis avec l'aménagement du chemin en haut de la pente de ski, pour lequel le thème de la corniche va sans doute s'imposer, à moins qu'on plante des arbres dans la pente de ski, mais si on n'en plante pas, ça va avoir l'air d'une corniche, ça pourrait marquer toute la personnalité du flanc nord.

2050 Donc, ce que je propose pour la zone de remblai, c'est que – pardonnez le caractère
primitif de ma présentation à ce moment-là – donc c'est de pousser le chemin à l'extrême
bordure du site et le protéger de la falaise par une simple série de roches. Et puis à gauche,
on a un talus, au haut duquel une rangée d'arbres est plantée, et exacerbe l'expérience
d'être coincé contre le vide et donne l'impression que la route a été creusée dans le flanc de la
2055 montagne.

 Alors, ça, ça serait la route qui passerait donc sur cet infâme stationnement. Ce
serait le tracé de la route.

2060 Pour limiter les coûts, ce que je propose, c'est que le talus ne fasse qu'une dizaine
de mètres. Donc, on voit à droite la petite roche qui indique la bordure du chemin, le talus,
une clairière, qui sera encadrée par la seconde rangée d'arbres sur le talus à droite et puis
par la forêt existante à gauche.

2065 Des détails. L'expérience du contact avec le flanc de la montagne pourrait être
enrichie par la construction d'un mur de soutènement fait de masses rocheuses identiques
aux affleurements ailleurs sur le site.

 Le chemin serait à sa largeur minimale à cet endroit-là.

2070 Puis pour exacerber le contraste entre le caractère exposé de la corniche et le
caractère intime de la forêt, et pour exacerber l'expression de déboucher sur le vide et le ciel,
les entrées et sorties seraient travaillées sous forme de bocages.

2075 Donc, on a la partie de la route qui est encaissée dans les bocages. Là, on les
verrait. Quand on rentre dans la forêt, il y aurait des plantations. La corniche, on débouche
sur le vide, et puis la clairière.

2080 Dernier élément qui va rejoindre les préoccupations de plusieurs des participants, le
changement de statut. À mon avis, ça va avoir une telle force d'attraction le chemin de
ceinture, que ça va changer le statut même de la partie actuelle, qui est la partie construite,
Olmsted.

2085 Et il faut absolument prévoir l'apaisement de la circulation. Je pense qu'à partir du
moment où on a une boucle de dix kilomètres en ville sous le couvert des arbres, ça va être
comme un aimant à vélo.

2090 Et pour les trois raisons... donc, il y a d'autres raisons. C'est que la longueur du
chemin en fait un parcours qui est plus adapté au vélo qu'à la marche, et puis ce sera le seul
chemin continu et protégé de la circulation de cette longueur dans la région de Montréal.
L'alternance de dénivelés et de plats en font un site d'entraînement idéal.

2095 Pour ceux qui pensent que les gens qui font de la performance ne voudront pas s'entraîner sur un chemin comme celui-là, je les invite à regarder les vidéos de Paris Raubaix où le chemin est autrement plus accidenté. Moi, en tout cas, comme cycliste de performance, je me suis entraîné pendant quinze ans, je peux vous dire que j'ai juste hâte que ça ouvre pour aller faire du vélo.

2100 Donc, on peut faire l'hypothèse que ça va changer le statut. On ne peut pas non plus s'assurer qu'il va y avoir une... on va pouvoir limiter les cyclistes. Si jamais ils sont permis, je ne pense pas qu'on va pouvoir les limiter à cet espace. Ils vont vouloir se diffuser partout dans la montagne, notamment à travers le chemin de traverse qui est prévu pour les piétons.

2105 Alors, ce que je propose, c'est de l'apaisement de la circulation pour les vélos, donc:

– multiplication d'escaliers au croisement de la piste multifonctionnelle et du chemin piéton;

2110 – l'aménagement d'épingles aux angles très accentués dans les tournants de la pente de ski et du boisé Saint-Jean-Baptiste pour ne pas qu'on puisse tourner avec de la vitesse, donc que les cyclistes soient obligés pratiquement d'arrêter;

2115 – l'installation de courbes accentuées au bas de chaque dénivelé, particulièrement dans le sous-bois Outremont;

– la possibilité de faire rouler les vélos sur une piste construite sur rue en cas de cohabitation inconfortable avec les piétons dans le boisé Outremont;

2120 – le dédoublement de la piste en deux voies étroites; des bris de trajectoire; la limitation de l'accès.

2125 En bref, ce que je veux dire, c'est qu'à mon avis, les cyclistes ne devraient pas être bienvenus. Quand je disais que j'ai juste hâte de m'y précipiter, là, c'est pour faire peur aux gens qui veulent... pour leur montrer combien les cyclistes vont être attirés. Je pense que les cyclistes ne devraient pas être bienvenus sur ce site-là.

2130 La place des vélos, pour moi, je ne parle pas des vélos de montagne, je n'ai pas d'expérience des vélos de montagne, je ne connais pas de cycliste de montagne, mais la place des vélos, c'est dans la rue. Et la raison pour laquelle les gens quittent la rue, vont sur le chemin Olmsted, vont dans le cimetière, il y a énormément de cyclistes de

performance dans le cimetière Outremont, c'est parce que Camillien-Houde est une voie de transit.

2135 À partir du moment où Camillien-Houde ne sera plus une voie de transit, à partir du moment où on va pouvoir faire un tour sécurisé de la montagne en passant par avenue des Pins, Côte-des-Neiges, Côte Sainte-Catherine et avenue du Parc, les cyclistes de performance n'auront pas intérêt à aller ni dans le cimetière ni sur le chemin de ceinture. Mais pour l'instant, à mon avis, ils vont y aller, et donc il faut prévoir leur venue. En les limitant et en les contraignant, c'est ça que je veux dire.

2140

J'ai terminé.

LA PRÉSIDENTE :

2145 Merci, Monsieur Ferrandez. Il y a des éléments intéressants dans votre mémoire. On peut toujours rêver, mais on peut aussi essayer d'apporter des solutions aux problèmes.

2150 Je pense, comme vous l'avez dit, que le joint des principaux parcs, ça ne fait pas partie de la consultation présente, mais sauf qu'on a essayé quand même de voir comment le chemin de ceinture pour les cyclistes pourrait rejoindre la piste cyclable de la Ville de Montréal. Donc, je pense qu'on peut aussi regarder comment la promenade pourrait se poursuivre dans les autres parcs. Alors, je trouve ce point-là intéressant. On en prend bonne note.

2155 L'autre élément, c'est les cyclistes. Vous donnez toutes sortes de moyens pour empêcher les cyclistes ou, disons, que le chemin soit rébarbatif pour eux. Mais quand vous parlez de multiplication d'escaliers, de courbes accentuées, etc., moi, je perd les familles qui viennent se promener avec les enfants. Vous ne trouvez pas que c'est un peu paradoxal ce que vous proposez par rapport aux gens qui vont vouloir venir faire de la promenade? Ça va être très difficile?

2160

M. LUC FERRANDEZ :

2165 Oui, c'est vrai. Les Américains appellent ça un *trade-off*, c'est-à-dire qu'il va avoir une perte quelque part. Soit on accepte, soit on fait ça accessible aux vélos, et attendez-vous à ce qu'ils viennent, puis soit on met des limites aux vélos et il y a des gens qui vont être pénalisés.

2170 Maintenant, les familles qui vont se déplacer avec leurs enfants, est-ce qu'ils vont avoir envie de faire les dix kilomètres? Peut-être pas, peut-être que oui, je ne sais pas, peut-être qu'on peut leur réserver des endroits. Mais à mon avis, le risque que ça devienne

un site de circulation intense en vélo est assez important pour qu'on accepte le contrecoup qui est de nuire à certains utilisateurs.

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

L'autre élément en termes d'aménagement, vous proposez dans vos acétates, pour le passage entre autres des zones ingrates, des corridors, des oeuvres artistiques. Là aussi, je trouve qu'il y a un paradoxe. C'est quasiment un jardin à la française que vous voulez proposer, alors que...

2180

M. LUC FERRANDEZ :

Ce n'est pas l'esprit du mont Royal, j'en suis conscient.

2185

LA PRÉSIDENTE :

... on veut, autant que tant soit peu, protéger l'aspect naturel de la montagne. Alors, comment vous conciliez les deux?

2190

M. LUC FERRANDEZ :

Bien, je pense qu'il y a certains endroits quand on passe, par exemple, derrière les nouveaux mausolées et qu'on est coincé contre le pavillon Coutu de l'autre côté, bien, l'aspect n'est plus là. L'aspect découverte de la montagne, fini, kaput.

2195

LA PRÉSIDENTE :

Oui, d'accord.

2200

M. LUC FERRANDEZ :

Alors, c'est là que je propose... je comprends très bien votre point, je comprends que c'est iconoclaste, mais ce qui me semble encore plus important, c'est de protéger la continuité de l'expérience dans la nature et de l'expérience de découverte, l'expérience de plaisir. À ce moment-là quand on passe là, il y a un bris de l'expérience. Et effectivement, ça a un coût. Le coût, c'est d'avoir une proposition iconoclaste par rapport au reste, mais ça permet de protéger l'expérience.

2205

2210 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Le dernier point. Vous parlez que – puis je pense qu'on en a parlé aussi avec les Amis de la montagne, ils le soulignent dans leur mémoire qu'il faut des budgets

2215 suffisants. Vous soulevez le fait que ça ne devrait pas seulement être au fardeau de la Ville mais aussi au privé. Alors, comment vous voyez ça?

M. LUC FERRANDEZ :

2220 C'était uniquement pour les passages ingrats. C'était uniquement pour l'aménagement d'espèces d'oeuvres d'art végétales que je proposais une participation. Parce que là, on a un objet ponctuel, prestigieux, limité. Je pense que ça, ça se prête très bien à une commandite.

2225 Avoir une commandite pour l'aménagement et la maintenance, ce serait beaucoup plus difficile, puisque ce serait considéré par l'ensemble des entreprises comme étant plus une responsabilité de la Ville. J'ai de la misère à imaginer l'ouverture d'esprit que ça prendrait pour qu'ils disent: «On va travailler à la maintenance d'un chemin dans un grand parc de Montréal.»

2230 **LA PRÉSIDENTE :**

Ou comment justifier un tel budget.

M. LUC FERRANDEZ :

2235 Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2240 D'accord. Parce que la patinoire, ça a été finalement une subvention du privé.

M. LUC FERRANDEZ :

2245 C'est ça. Moi, je pense que quand on a un objet précis auquel on peut associer une entreprise, ça marche. Mais un budget de maintenance, ça, ce n'est pas un objet précis auquel on peut...

2250 Peut-être. Peut-être que le chemin de ceinture dans son entier pourrait faire l'objet, mais j'imagine, je ne sais pas.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur Ferrandez.

2255 Alors, on a terminé la consultation publique. J'ai des choses à vous transmettre. La commission n'acceptera pas de nouveaux documents après le 27 juin. Et au cours des

prochaines semaines, on va faire rapport de ce qu'on a entendu, de notre analyse du projet. On doit transmettre nos rapports à la présidente de l'OCPM vers la mi-août. Donc, le rapport devrait être rendu public deux, trois semaines plus tard.

2260

Je vous rappelle que c'est un rapport avec des recommandations, nous sommes un organisme consultatif et non décisionnel. La décision d'adopter ce projet tel que nous le proposerons, nous, à partir de ce que vous êtes venus nous dire, relève du Comité exécutif.

2265

Alors, si vous voulez recevoir une copie du rapport, il faut naturellement laisser vos nom et adresse à l'accueil.

2270

Je tiens à remercier tous les participants. Ça a été très enrichissant. Les visites de site ont été très intéressantes. Et je pense que ce soir aussi, on a appris beaucoup. Je tiens à remercier également les membres de l'Office.

Et j'aimerais savoir si la Ville de Montréal exprime le désir de faire une rectification? Non, ça va? D'accord. Alors, la séance est close. Bonsoir, merci à tout le monde.

2275

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

2280

Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.

2285