

## **Le chemin de ceinture du mont Royal : commentaires sur le projet déposé par la Ville de Montréal.**

---

Le chemin de ceinture du mont Royal était l'un des principaux éléments du Plan préliminaire de mise en valeur de 1990 en ce qu'il réalisait littéralement, matérialisait et structurait le concept primordial de parc des Trois Sommets qui visait à étendre le parc à la montagne et la montagne à la ville. En prolongeant le chemin Olmsted sur environ six kilomètres, il devait permettre d'étendre aussi la diversité des attraits aux autres patrimoines et paysages emplantés par l'effet de montagne, cimetières et campus, couvents et hôpitaux, riches résidences victoriennes etc., et d'en faciliter l'accès de toute part. Ce projet et son tracé préliminaire ont été repris dans le plan final, adopté en 1992 pour être aussitôt ajourné *sine die*, comme la première table de concertation qui l'avait informé. Or curieusement, le chemin de ceinture est un des seuls éléments de ce plan qui ait été repris aussi par le nouveau Plan de protection et de mise en valeur mais, comme celui-ci, avec de nombreux ratés dus eux, à l'absence d'une véritable concertation, par définition multipartite, entre les acteurs de la montagne...

Ce mémoire préparé conjointement par Jean Décarie, urbaniste retraité, responsable du plan de 1990, et l'Écomusée de l'Au-Delà, particulièrement interpellé par le fait que le tracé implique presque exclusivement les cimetières du mont Royal, s'appliquera à commenter ces différents ratés et à proposer des solutions nouvelles... ou un retour aux anciennes.

### *Nature du chemin.*

Théoriquement, le chemin de ceinture devrait ressembler au chemin Olmsted qu'il prolonge. Dans les faits, compte tenu de la nature physique comme juridique des terrains empruntés, on peut accepter qu'il puisse être un peu moins large – 4 à 5 mètres au lieu de 6 à 7. Il doit cependant rester non pavé sauf exception, polyvalent, «cyclopédique» mais à dominance piétonne, avec cyclisme de promenade, le cyclisme de transport actif étant limité ici par l'écart des destinations travail ainsi que par le caractère plus pentu du secteur qui ne permettra pas de respecter le maximum de 3% de pente du chemin Olmsted.

Pour le passage en cimetière, il faut distinguer deux types de zones, la zone privative principale que l'on doit éviter à tout prix, et les zones d'intérêt davantage public, où il y a peu de sépultures privées, les cimetières de vétérans par exemple, ceux des pompiers ou autres institutions ou organisations, les sections prestigieuses réservées aux célébrités, et bien sûr les jardins, les calvaires, les secteurs denses – mausolées etc. - et les secteurs techniques. À cet

égard, signalons que plusieurs des plus célèbres cimetières américains se sont ouverts à la fréquentation grand public - y compris à la bicyclette -, à leur dimension civique donc et à leur fonction originelle de parc public.

**\*Chemin moins large, poussière de roche, plus pentu, plutôt piétonnier, cyclisme de promenade.**

*Secteur Outremont : le boulevard et le cimetière Mont-Royal*

Très bien pour le premier tronçon d'environ 600 mètres à partir de la première courbe du chemin Olmsted, via une passerelle sur l'entrée de la voie Camillien-Houde, qui emprunte un ancien chemin longitudinal dans l'étroit boisé situé entre le boulevard Mont-Royal et la voie Camillien-Houde. Ce boisé autrefois à Outremont et propriété du cimetière Mont Royal, avait été exproprié par Montréal et intégré au parc en 1961 pour contrer le projet de développement d'un promoteur qui l'avait acquis du cimetière.

Hélas, à défaut d'entente plus haut avec le même cimetière, le chemin redescend trop vite sur Mont-Royal qu'il emprunte en voie partagée sur environ 700 mètres jusqu'à l'entrée du chemin Saint-Jean-Baptiste. Cela risque fort d'être contesté par Outremont, où les riches résidents du boulevard avaient déjà rejeté même le tracé à l'intérieur du boisé, comme ils avaient inversé plus tard le projet de réfection du boulevard en plaçant le terre-plein devant leurs propriétés plutôt que du côté du parc!

Des négociations avaient été entamées de façon positive avec le cimetière entre 1988 et 1992 portant sur deux options de 800 mètres, dûment arpentées. Le chemin se rendait d'abord jusqu'à la limite du cimetière. De là il empruntait l'ancien chemin d'accès au crématorium pour monter jusqu'à celui-ci, le contourner et emprunter le chemin longeant les cimetières juifs et le jardin du ruisseau jusqu'à l'entrée du cimetière pour enfin traverser la zone technique – garages, etc.- et rejoindre la deuxième courbe du chemin Saint-Jean-Baptiste. Dans l'autre option, il redescendait le chemin du crématorium jusqu'à Mont-Royal qu'il n'empruntait que sur 150 mètres en voie séparée, pour enfiler rapidement dans le chemin de la Forêt, semi privé, et traverser la zone technique en contournant les garages, à l'arrière mais à l'écart des résidences du boulevard Mont-Royal, avant de rejoindre le chemin Saint-Jean-Baptiste. Hélas, d'après nos informations, de telles négociations n'ont jamais été sérieusement reprises, sans implication de l'arrondissement d'Outremont, ni, comme cela devrait être fait pour multiplier les possibilités, avec le cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

Celui-ci est toujours propriétaire du bois Saint-Jean-Baptiste dont il n'a jamais su que faire tant le relief et la végétation font obstacle à la sépulture

traditionnelle – sans compter l’interdit implicite qui le protège! Dans les années’70, il avait même autorisé à bon prix le dépôt des déblais du métro le long du vieux chemin ce qui avait profondément perturbé et défiguré le site. Peu après, une entente de principe était survenue avec Outremont qui se serait chargée d’aménager et d’entretenir la propriété, se dotant ainsi de son propre parc du mont Royal! Depuis, le cimetière continue à y proposer des projets de sépulture ou de structures, façon de rappeler son droit de propriété.

Heureusement, il a accepté que le chemin de ceinture puisse y passer en reprenant le tracé du chemin originel (800 mètres), quitte pour la Ville à en adoucir les pentes et à dégager les vues spectaculaires. L’entrée de ce chemin pourrait être encadrée par une porte ou un portique qui en marquerait l’importance patrimoniale comme fonctionnelle.

**\*Ne pas passer sur le boulevard Mont-Royal, impliquer Outremont et négocier le passage dans la zone publique et technique du cimetière, par le crématorium sinon par le chemin de la Forêt.**

*Secteur Côte-des-Neiges : le cimetière Notre-Dame-des-Neiges et l’Université de Montréal*

En haut du chemin Saint-Jean-Baptiste on quitte Outremont pour Montréal mais on reste dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, en parallèle avec l’université de Montréal. De là, deux axes sont à considérer : la poursuite du chemin de ceinture et le chemin de traverse.

Pour le premier (1500 mètres), la proposition de la Ville semble schizophrène! Faute de bonne entente encore ici, le chemin se sépare en deux – et possiblement davantage : les bicyclettes à l’université et les piétons au cimetière.

Paradoxalement, le cyclisme – qui encore une fois restera secondaire ici à cause des pentes et du tracé – reprend le tracé du plan de 1992 à travers la pente abrupte du boisé derrière l’ancien saut à ski, l’ancienne décharge et l’école Polytechnique, pour ensuite rejoindre la rue y montant depuis Decelles. Hélas, à défaut de concertation par la suite, les deux institutions ont construit des deux côtés de cette rue, coinçant le sentier sur un étroit accotement à la clôture. Au contraire, le sentier piéton zigzague au cœur du cimetière, à travers un tracé fléché de voies, qui pourraient cependant se multiplier tant il sera difficile de le faire respecter. Autrement dit, le concept même de chemin de ceinture directionnel, se perd ici dans un écheveau sans fin.

Le plan de 1990 partageait aussi le tracé entre les deux institutions. Outre le tracé du boisé de l’université, mieux adapté à la marche et au bicycle de montagne, un second passait par le cimetière, sur le chemin du sommet entre des sépultures d’intérêt public (célébrités, communautés religieuses, Union des

artistes, etc.) et la zone vierge du Calvaire, pour ensuite longer l'université et enfin revenir sur un petit chemin existant au bas du cimetière vers l'entrée Decelles. Ce dernier segment est maintenant occupé par le nouveau mausolée, mais la partie supérieure de ce tracé, moins pentue et moins sauvage, reste préférable à celui du boisé, d'autant que ladite zone est maintenant affectée aux fonctions techniques du cimetière, déplacés par le même mausolée. Plus bas, ce tracé rejoint aussi la rue de Polytechnique où l'on pourrait devoir laisser les cyclistes si l'accotement restant ne peut accommoder que les piétons, l'important encore une fois étant de revenir à un tracé unique!

**\*Éviter de séparer les circulations et de passer à travers le cimetière, renégocier avec lui et l'Université un passage unique par la zone technique et le calvaire du premier le haut et par une amélioration de l'emprise avec l'autre pour le bas.**

À la rue Decelles, le passage du chemin ne devrait pas se faire devant la maison Jarry-dit-Henrichon qui est appelée à devenir un lieu public – musée, etc. Il faut donc éviter de la couper de la rue et passer plutôt à l'arrière où le petit abri privé devient inutile et pourrait être remplacé par une terrasse pour pause des promeneurs. Pour le reste, sur Decelles comme sur Côte-des-Neiges, jusqu'à l'entrée du cimetière (800 mètres), le chemin de ceinture reprend bien le tracé original en bordure de la grande plaine emblématique du cimetière dont la clôture serait simplement reculée d'une dizaine de mètres. Bravo, sauf pour le difficile passage suivant derrière le complexe funéraire, angle Foresthill!

**\*Passer derrière la maison Jarry-H**

Dernier obstacle en effet, la construction de ce complexe dans les années '90, et la poursuite des inhumations à l'arrière, n'ont sciemment laissé aucun espace pour le passage pourtant annoncé du chemin de ceinture à cet endroit. Une visite sur les lieux permet de mesurer qu'on y dispose tout de même du minimum de quatre mètres, quitte à repousser la clôture et rogner sur la marge plantée du faux «rond point» de chargement essentiellement esthétique aménagé là. Plus loin, on peut aussi éviter le déplacement de tombes en déplaçant la clôture pour occuper la bande gazonnée qui borde le chemin de chargement. Mais on butte finalement sur les transformateurs d'Hydro-Québec desservant le complexe, et il faut alors carrément passer par le stationnement pour rejoindre le parc au droit de l'échangeur Remembrance (250 mètres).

Si on doit pour cela séparer à nouveau les fonctions, nous croyons qu'il faut laisser les piétons à l'arrière et les cyclistes à la rue, quitte à leur aménager une voie réservée à même une «esplanade» élargie devant le complexe funéraire. Le tout pourrait être revu avec la démolition de l'échangeur – déjà présenté comme un patrimoine de l'ère automobile! - et le réaménagement d'une intersection en T dégageant ici une certaine marge de manœuvre. La solution idéale consisterait

évidemment à déplacer quelques tombes, quitte à leur donner de meilleurs sites que derrière une borne électrique. Cela se fait souvent pour autres considérations plus pratiques, mais demanderait un peu de bon vouloir!

Enfin, la remontée du chemin de ceinture dans le parc jusqu'à sa jonction avec le chemin Olmsted (1000 mètres) nous semble convenir. Cependant nous voulons revenir sur la nécessité d'assurer sa relation ici avec Westmount, le troisième sommet! Malgré l'opposition systématique de cette ancienne ville «reconstituée», Montréal a toujours maintenu la pression pour l'associer au projet du mont Royal. Une proposition avait été faite de conserver la butte centrale de l'échangeur de façon à y installer une passerelle reliant Belvedere road sur le talus boisé en face. De là, le sentier pourrait continuer dans le parc Summit, rejoindre Summit circle près du belvédère, aussi emprunter une coulée verte traversant l'avenue Ridgewood et rejoignant le magnifique jardin du chemin de Croix de l'Oratoire Saint-Joseph (800 mètres). Cela ne bouclera pas la boucle, mais ce «chemin de traverse» vers le troisième sommet nous apparaît indispensable pour conforter le concept.

**\*Négocier un passage unique derrière le complexe, déplacer quelques sépultures au besoin, à défaut laisser les piétons à l'arrière et ramener les cyclistes à la rue.**

### *Le chemin de traverse*

Le chemin de traverse proposé emprunte à peu près celui du plan de 1990 qui redescendait dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges et se dirigeait droit vers l'entrée sur le chemin du Souvenir (Remembrance road) longeant le boisé central, pour rejoindre le parc au lac des Castors. Un second tracé plus intéressant et moins dérangent avait été étudié et intégré au Plan de 1992, mettant aussi à contribution le cimetière Mont-Royal – où incidemment un tel chemin de traverse existe déjà, régulièrement utilisé sans trop de contrainte par promeneurs, joggeurs, cyclistes et automobilistes!

Ce tracé longeait la clôture séparant les deux cimetières qu'il reliait en passant alternativement de chaque côté. Cette clôture emplace en effet un corridor de sépultures publiques - vétérans, etc.- surtout, mais aussi corporatives – l'Union Française et sa statue de Jeanne d'Arc, la Société des marins morts en mer, etc.- qui profitent de la proximité pour inhumer leurs défunts de part et d'autre selon leur appartenance linguistique ou religieuse! On y trouve aussi, côté catholique, le fameux site de la grotte et du premier important complexe de mausolées et, à l'autre extrémité, le boisé de l'Est voué à la protection. Ce tracé débouchait au chemin du Souvenir, à l'entrée du cimetière protestant, d'où il rejoignait le

chemin Olmsted à la maison Smith pour continuer vers le Grand Chalet et redescendre par l'escalier Peel (2000m).

L'avantage de ce corridor est à la fois sa rectitude – le plus court chemin –, le fait qu'il ne traverse à peu près aucune zone de sépulture familiale, et surtout qu'il présente un plus grand intérêt public de découverte historique et patrimoniale et qu'il pourrait donc faire l'objet d'une mise en valeur spécifique avec l'aide de la Ville dont on proposait qu'elle prenne charge de son aménagement, de l'entretien, de la sécurité et de la responsabilité civile. Il avait aussi l'avantage de favoriser un rapprochement des deux grands cimetières qui se tournent littéralement le dos et ont fermé dans les années '80 la seule porte véhiculaire qui les reliait autrefois! Rappelons que le chemin de traverse avait été conçu dès le départ avec fonction symbolique de relier les deux côtés de la montagne, les deux solitudes, exprimées ici en particulier par les deux universités, McGill. et Montréal, dont les campus, comme les deux cimetières, sont parties prenantes et importantes du mont Royal et du projet.

Mais le chemin de traverse avait aussi une fonction utilitaire, celle de donner accès à la montagne à une importante partie du quartier de la Côte-des-Neiges qui en est toujours coupée. Ceci avait amené à proposer au Plan préliminaire de 1990 l'installation ici d'un mini funiculaire partant de l'intérieur de la station de métro Édouard-Montpetit pour remonter l'abrupt de la pente de ski de l'université en empruntant le tracé toujours là du vieux remonte pente qu'il aurait remplacé dans la perspective de rouvrir avec l'université une pente école remplaçant celle du lac aux Castor. Cette question des funiculaires avait plombé le Plan préliminaire en consultation, pourtant ces mécaniques datent du même âge industriel que les parcs eux-mêmes, à preuve celui de la rue Duluth, préconisé par Olmsted lui-même, ouvert en 1885 et remplacé par le tramway dans les années '20! Leur impact environnemental est infiniment moindre que celui d'une voie Camillien-Houde qui a remplacé le tram, et la vue de cette «échelle» appuyée sur le flanc de la montagne contribue à sa mesure et à son rehaussement, autre volonté d'Olmsted.

À défaut, il faudrait au moins installer ici un escalier – mobile? - comme celui de l'entrée Peel au belvédère du Chalet, et l'intégrer à un réaménagement complet de ce site en friche. Rappelons que, toujours dans le Plan de 1990, pente et remonte pente faisaient partie d'un plan particulier de création d'un parc distinct de 25 ha. sur le flanc nord du mont Royal, relié au parc central par le chemin de traverse, et comprenant aussi le bois Saint-Jean-Baptiste pour lequel la CUM avait fait en 1989 quelques démarches en vue d'une possible acquisition, également une partie du boisé de Polytechnique où l'on songeait à aménager un circuit pour bicycles de montagne, le couvercle du réservoir

Vincent-d'Indy comme terrain de sport, et un belvédère au sommet intégrant possiblement la bosse incongrue du saut à ski.

**\*Construire un escalier, éviter de passer à travers le cimetière, négocier avec les deux cimetières le partage d'un tracé unique dans le corridor conjoint de sépultures patrimoniales.**

### *Conclusion*

Le projet proposé reste intéressant en soi et reprend pour l'essentiel les meilleurs tronçons des tracés des plans de 1990 et 1992 – boisé du boulevard Mont-Royal, boisé Saint-Jean-Baptiste, boisé de l'Université, grande plaine du cimetière, chemin du Souvenir. Finalement, quoique qu'on en dise, c'est le cimetière Notre-Dame-des-Neiges qui assume la presque totalité des tracés hors parc, sans doute négociés dans le cadre du dossier du mausolée, mais au prix d'une déconnection des usages, les cyclistes repoussés à l'université et les piétons se perdant entre les tombes! Et rien au cimetière Mont-Royal – comme à Westmount, ce qui souligne à défaut l'importance symbolique de la dimension unificatrice du projet! – , lui qui aurait pu et dû assumer une bonne part des chemins de ceinture et de traverse, dès lors grandement améliorés.

Le projet risque ainsi de s'empêtrer dans des impasses locales qui pourraient compromettre l'utilité sinon la continuité, et donc l'essence sinon l'existence mêmes. Ces difficultés résultent essentiellement du manque d'une véritable concertation proactive avec les grands propriétaires institutionnels du mont Royal. Ce problème de concertation se posait déjà en amont, dans l'élaboration du Plan de protection et de mise en valeur lui-même, réduit à un simple programme d'études ultérieures concocté par les services municipaux, et qui n'a jamais été soumis à la Table de concertation où les institutions n'avaient de toute façon pas à déposer et à discuter leurs projets - pas plus que le Pacte soi-disant patrimonial, leur seule contribution, une simple liste d'ententes bilatérales minimales convenues entre la Ville et chacune d'elles. Cela montre bien comment les discussions bilatérales sont toujours minimales, négatives, à savoir qui va donner le moins pour obtenir le plus. Au contraire, la concertation multilatérale implique une participation beaucoup plus active des partenaires, des échanges réciproques, une imagination, une véritable appropriation collective du projet. La concertation, c'est la planification bénévole, *bona fide*, d'un projet par ses propres actionnaires, ce que la Ville, méfiante, n'a jamais compris, elle qui contrôle pourtant les décisions ultimes et les budgets.

Pour ce qui est du chemin de ceinture enfin – encore une fois le seul «projet» concret retenu des plans antérieurs! – ce lien qui tient ensemble le parc des trois sommets et son plan de mise en valeur, il risque fort de ne jamais se réaliser - il

suffit d'un maillon manquant – ou alors il n'ira nulle part, se perdant dans les impasses ou dans le fouillis des trames diverses. À moins qu'on ne relance le processus, qu'on en fasse le cœur du Plan, son épine dorsale, que l'on réunisse les partenaires et qu'on leur confie le mandat d'élaborer eux-mêmes le tracé optimal d'un cheminement conjoint qui mettrait ainsi en valeur leurs domaines et leurs patrimoines respectifs.

**\*Relancer la concertation multipartite avec un comité *ad hoc* sur le partage et la bonification du chemin de ceinture, avec obligation de résultats**

Jean Décarie, urbaniste

Alain Tremblay, directeur, Écomusée de l'Au-Delà

170608



- Limites de la zone de protection proposée par Les Amis de la montagne
- Limites de l'arrondissement historique et naturel proposé par le Gouvernement du Québec en février 2003
- - - - - Limite des arrondissements
- ▬▬▬▬▬ Limite du parc du Mont-Royal

CHERINS DE CINTURE ET DE TRAVERSE

2

