



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CHEMIN DE CEINTURE
ET DES CHEMINS DE TRAVERSE DANS
L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL
DU MONT-ROYAL**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

LE 22 AOÛT 2008



1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopie : 514 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca

Montréal, le 22 août 2008

Monsieur Gérald Tremblay, maire
Monsieur Claude Dauphin, président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur le projet d'aménagement du chemin de ceinture et des chemins de traverse dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

C'est avec plaisir que je vous achemine le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal portant sur le projet d'aménagement du chemin de ceinture et des chemins de traverse dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. Le comité exécutif a mandaté l'Office, le 19 mars dernier (résolution CE080 0460), pour consulter les citoyens sur ce projet.

L'Office annonçait officiellement la tenue de l'audience le 27 mai dernier. Compte tenu des spécificités du projet, deux visites publiques de site ont été organisées en matinée, les 7 et 8 juin, dans les secteurs d'Outremont et de Côte-des-Neiges. Ce qui constituait une première pour l'Office s'est avéré être un exercice très utile pour la commission et les participants. En après-midi, des séances d'information ont été tenues et une séance d'audition des opinions a eu lieu le 19 juin dernier en soirée. Au total, près d'une soixantaine de personnes ont participé aux différentes étapes de la consultation. La commission a reçu six mémoires et un registre de commentaires, principalement de groupes, experts de la protection de la montagne et de citoyens intéressés par sa mise en valeur.

Le projet qui fait l'objet du présent rapport est une composante importante du Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal, dont le rapport de consultation publique vous a été soumis récemment. La coordination entre les deux commissions a été assurée, bien que chacune d'entre elles jouisse de son libre arbitre et fasse preuve d'impartialité.

.../2

Montréal, le 22 août 2008
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Claude Dauphin

Au terme de la consultation, la commission a pu constater que le projet est accueilli avec intérêt, voire enthousiasme. Perçue comme un acte structurant pour la montagne, sa réalisation était attendue depuis 1990 avec l'élaboration du premier plan de mise en valeur du mont Royal. Si l'idée d'améliorer l'accessibilité à la montagne et de favoriser la découverte de ses patrimoines rencontre un accueil favorable, plusieurs aspects du projet, notamment du point de vue de la gestion des usages, de la réalisation physique des chemins, et de leurs effets éventuels sur la montagne ont suscité de vives préoccupations. Après analyse, la commission a jugé que plusieurs de ces inquiétudes étaient justifiées. Le projet est donc appelé à être bonifié, afin notamment de minimiser les effets négatifs que sa réalisation pourrait entraîner sur le milieu naturel de la montagne.

La commission a endossé la proposition des participants voulant que le chemin soit polyvalent et privilégie une vocation de promenade, à préséance piétonne, pour protéger la capacité de support des lieux. La conception du chemin devrait respecter les valeurs écologiques et paysagères de la montagne et son aménagement devrait refléter le caractère naturel que les citoyens désirent maintenir et protéger. Pour la conception du chemin, la commission propose des critères d'aménagement qui respectent ces orientations, comme être le moins intrusif possible quant à la largeur du chemin et à son revêtement.

De fait, en raison des particularités de chaque tronçon, la commission juge que la polyvalence ne devrait pas être maintenue sur l'ensemble du circuit, mais seulement sur les sections pour lesquelles la protection des milieux naturels et la cohabitation sécuritaire des usagers seront assurées. Les pratiques de loisirs, l'entretien ainsi que les règles d'usage du chemin de ceinture devraient être déterminés à partir des contraintes de chacun des tronçons.

Conformément à sa définition, le chemin doit offrir un circuit continu, mais il pourrait également servir de tremplin à d'autres parcours de découverte de patrimoines, en utilisant des sentiers existants ou en prévoyant des extensions au circuit de base. La commission a estimé important de donner suite au désir des participants de relier les trois sommets lors de la reconfiguration de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance. Un accès au chemin de ceinture par une des stations de métro du boulevard Édouard-Montpetit a également été jugé légitime pour favoriser l'accès au versant nord de la montagne.

Des problématiques particulières à chacun des tronçons ont été soulevées par les participants. La commission en a fait une lecture attentive et a retenu les suggestions qui lui sont apparues des bonifications importantes au projet. Les ententes avec l'Université de Montréal et le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges devraient tenir compte de ces propositions et le Cimetière Mont-Royal devrait être partie prenante des négociations pour l'aménagement du tronçon 6 et de la traverse nord-sud.

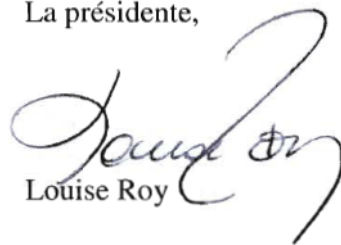
Étant donné que le maintien en l'état des équipements et l'entretien régulier du chemin requièrent l'intervention de plusieurs acteurs, la commission recommande de regrouper les fonctions associées à sa gestion sous une structure administrative existante ou à prévoir. Un budget adéquat et récurrent devrait y être associé.

Montréal, le 22 août 2008
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Claude Dauphin

L'Office rendra ce rapport public le 4 septembre 2008, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Louise Roy

c.c. Madame Helen Fotopulos, membre du comité exécutif
Mairesse de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal
Responsable du dossier du mont Royal

Table des matières

Introduction.....	1
1. La description du projet.....	3
1.1 Un projet structurant et d'accessibilité	3
1.2 Un chemin, six tronçons	5
1.3 L'échéancier et le budget	9
2. Les préoccupations et les opinions des participants	11
2.1 Un projet structurant pour la montagne	11
2.2 Favoriser la «promenabilité» du circuit	12
2.3 Respecter le patrimoine unique du mont Royal.....	12
2.4 Ouvrir le chemin sur l'extérieur.....	13
2.5 La spécificité de chaque tronçon.....	14
2.6 La mise en œuvre et le suivi	16
3. Les constats et l'analyse de la commission	19
3.1 Les orientations générales.....	19
3.2 Les principes et les critères d'aménagement	22
3.3 Une meilleure accessibilité fonctionnelle et de découverte	28
3.4 Les problématiques particulières	32
3.5 L'organisation de l'action	45
Conclusion	49
Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	A1-1
Annexe 2 – La documentation	A2-1

Introduction

L'aménagement d'un chemin de ceinture et de chemins de traverse dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal est un projet de la Direction des grands parcs et de la nature en ville de la Ville de Montréal. Il a pour but d'améliorer l'accessibilité, non seulement au parc du Mont-Royal, mais également à la montagne et de favoriser la découverte de ses patrimoines naturel et culturel.

Le 19 mars 2008, l'Office de consultation publique de Montréal a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal, en vertu de l'article 83 de la Charte de la Ville de Montréal, de consulter les citoyens sur ce projet.

Pour informer les citoyens, groupes et organismes de la tenue de cette consultation et les inviter à y participer, des annonces ont paru dans plusieurs journaux. Des courriels ont également été envoyés à près de 200 institutions, organismes communautaires et de loisirs, ainsi qu'aux répondants du questionnaire en ligne de l'Office, lors de la consultation publique sur le projet de *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*. Près de 6 000 dépliants ont été distribués dans les quartiers riverains.

La documentation reçue a été rendue disponible aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal ainsi que dans son site Internet. Des copies du projet ont été déposées à la bibliothèque et à la maison de la culture de Côte-des-Neiges ainsi qu'au bureau d'arrondissement d'Outremont.

La consultation publique s'est déroulée entre les 7 et 20 juin. Une trentaine de citoyens ont participé aux échanges. De plus, afin de mieux comprendre les tenants et aboutissants du projet, une visite publique de site a été organisée par l'Office le 7 et le 8 juin, accompagnée des experts de la Ville. Au total, une soixantaine de personnes ont participé à ces activités.

Le rapport comprend trois chapitres. Le premier, présente le projet et son contexte d'insertion. Le deuxième rapporte les principales préoccupations et opinions des participants. Le troisième rend compte des constats et de l'analyse de la commission. La conclusion résume ses principales recommandations.

1. La description du projet

Le concept du chemin de ceinture a vu le jour en 1990 avec l'élaboration du premier *Plan de mise en valeur du mont Royal*, adopté en 1992. Depuis, ce projet a fait l'objet d'un processus d'élaboration complexe comprenant notamment des études de préfaisabilité et des ententes avec les institutions concernées (doc. 2.3, p. 1). Son tracé actuel est le fruit de plus de dix années de discussions et de négociations avec les propriétaires de territoires que le chemin borde ou traverse (M. Michel Devoy, doc. 7.2, L148-158). C'est une composante importante du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* de 2008. L'implantation du chemin se jumelle à diverses mesures visant l'amélioration de secteurs dégradés, la requalification de certains secteurs, la protection de zones plus sensibles et la mise en valeur des patrimoines (doc. 3.10, p. 1).

Le projet de chemin de ceinture incorpore les processus de planification du réseau des parcs-natures et du parc du Mont-Royal, de même que les plans directeurs des propriétés institutionnelles. En ce sens, les interventions seraient retenues et planifiées non seulement en tenant compte du réseau de circulation et des options possibles, mais aussi en fonction de l'inclusion des inventaires et des analyses des milieux naturels, du patrimoine culturel ainsi que des vues des territoires parcourus (doc. 3.10, p. 3).

1.1 Un projet structurant et d'accessibilité

Le chemin de ceinture consiste en une boucle projetée d'une dizaine de kilomètres, accessible aux piétons et aux cyclistes (figure 1). Il permettrait aux usagers de faire le tour de la montagne en reliant le sommet Mont-Royal avec le sommet Outremont. Son circuit parcourrait les territoires du parc du Mont-Royal, du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges et de l'Université de Montréal. Deux chemins de traverse sont également prévus. Le premier relierait les flancs nord et sud de la montagne, du sommet Outremont jusqu'au parc du Mont-Royal. Un sentier est-ouest traversant le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges offrirait un parcours de découverte d'éléments clefs du patrimoine funéraire québécois.

Le chemin de ceinture est perçu comme un prolongement du chemin Olmsted qui constitue le cœur du concept de Frederick Law Olmsted, créateur du parc du Mont-Royal. Le chemin Olmsted a été conçu pour permettre aux usagers de monter lentement jusqu'aux hauteurs du mont Royal en traversant des paysages naturels diversifiés. Le chemin de ceinture permettrait de mettre à profit la diversité et la qualité des paysages et des patrimoines naturel et culturel, tout en reliant les différents points d'intérêt sur la montagne, tel que le sommet Outremont, le boisé Saint-Jean-Baptiste et le bois de l'Université de Montréal sur le flanc nord du mont Royal (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L189-200 ; doc. 7.2, L193-197).

Ce circuit continu donnerait accès au mont Royal, en différents points d'entrée le long du chemin de la Côte-des-Neiges, de l'avenue Decelles, du boulevard du Mont-Royal et du chemin de Polytechnique, pour les résidents des arrondissements d'Outremont et de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce et pour l'ensemble des Montréalais intéressés à atteindre la montagne par les réseaux de circulation douce, puisqu'il est rattaché au réseau cyclable de la Ville (doc. 3.10, p. 2).

Projet d'aménagement du chemin de ceinture et des chemins de traverse dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

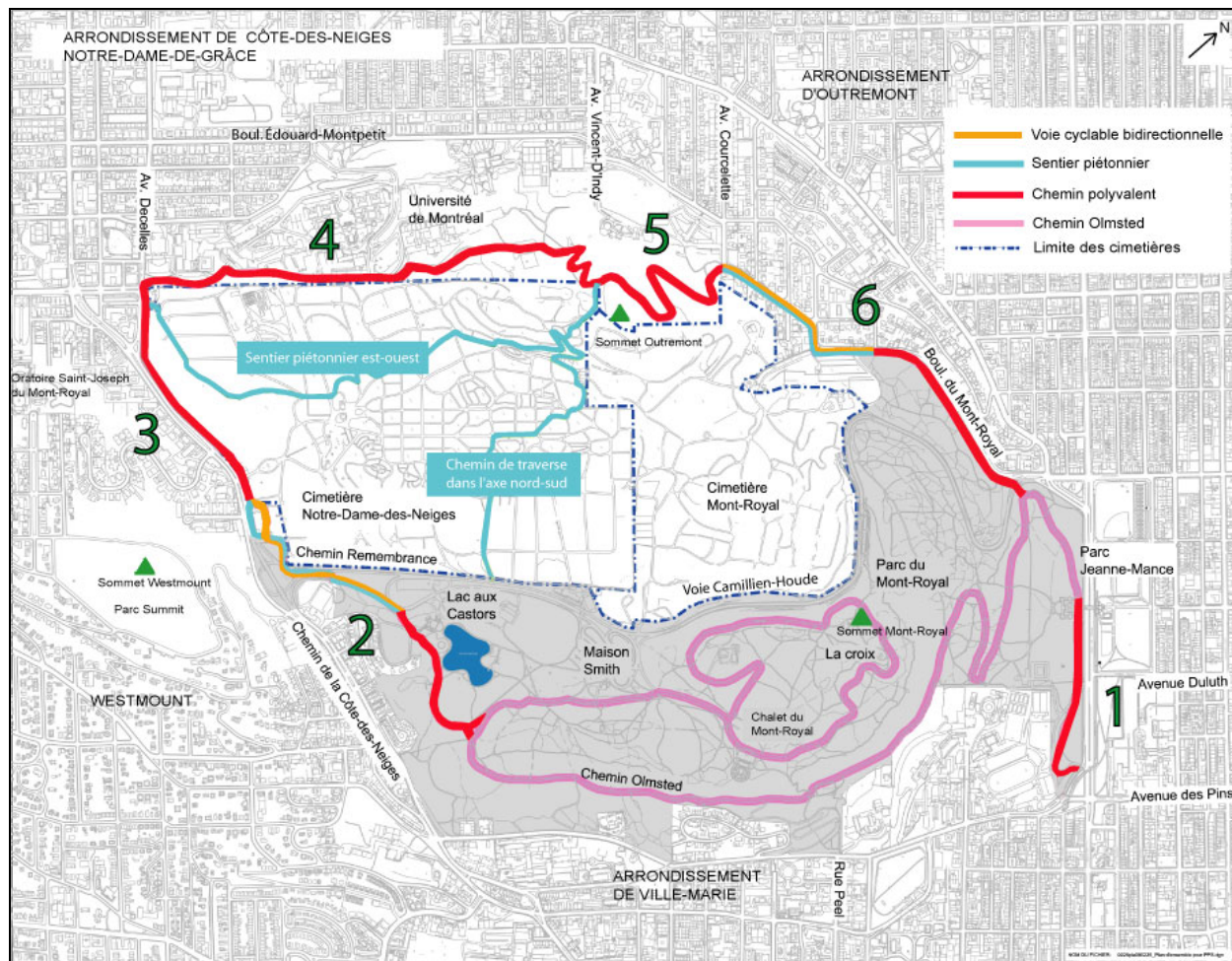


Figure 1 : plan d'ensemble (adaptée du *Plan du site*, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Ville de Montréal, mai 2008, doc. 2.2, p. 2)

Le chemin de ceinture se veut aussi un lien qui induirait une amélioration de lieux de moindre qualité. En intervenant avec les institutions, le chemin permettrait de bonifier des endroits jugés un peu moins conviviaux pour les usagers (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L193-201).

D'une largeur moyenne de 4,5 m, le revêtement du chemin de ceinture serait généralement de poussière de pierre, ponctué de bancs, de corbeilles, de supports à vélo et de fontaines à boire. La surveillance serait notamment assurée par des patrouilleurs. L'utilisation hivernale (ski de fond, raquette) de certaines parties du circuit nécessiterait une évaluation approfondie pour mesurer les implications relatives aux aménagements requis, de même qu'aux mesures de sécurité et d'entretien à mettre en place (doc. 3.10, p. 1). Le chemin serait d'accessibilité universelle sur l'ensemble du circuit (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1264-1270).

1.2 Un chemin, six tronçons

Le projet de chemin de ceinture se compose de deux chemins de traverse et de six tronçons à caractère distinct pour lesquels l'avancement des étapes de réalisation ou de planification varie de la construction complétée au tracé préliminaire à valider. À partir d'une vue aérienne de la montagne, la figure 2 illustre les différentes sections des tronçons projetés.

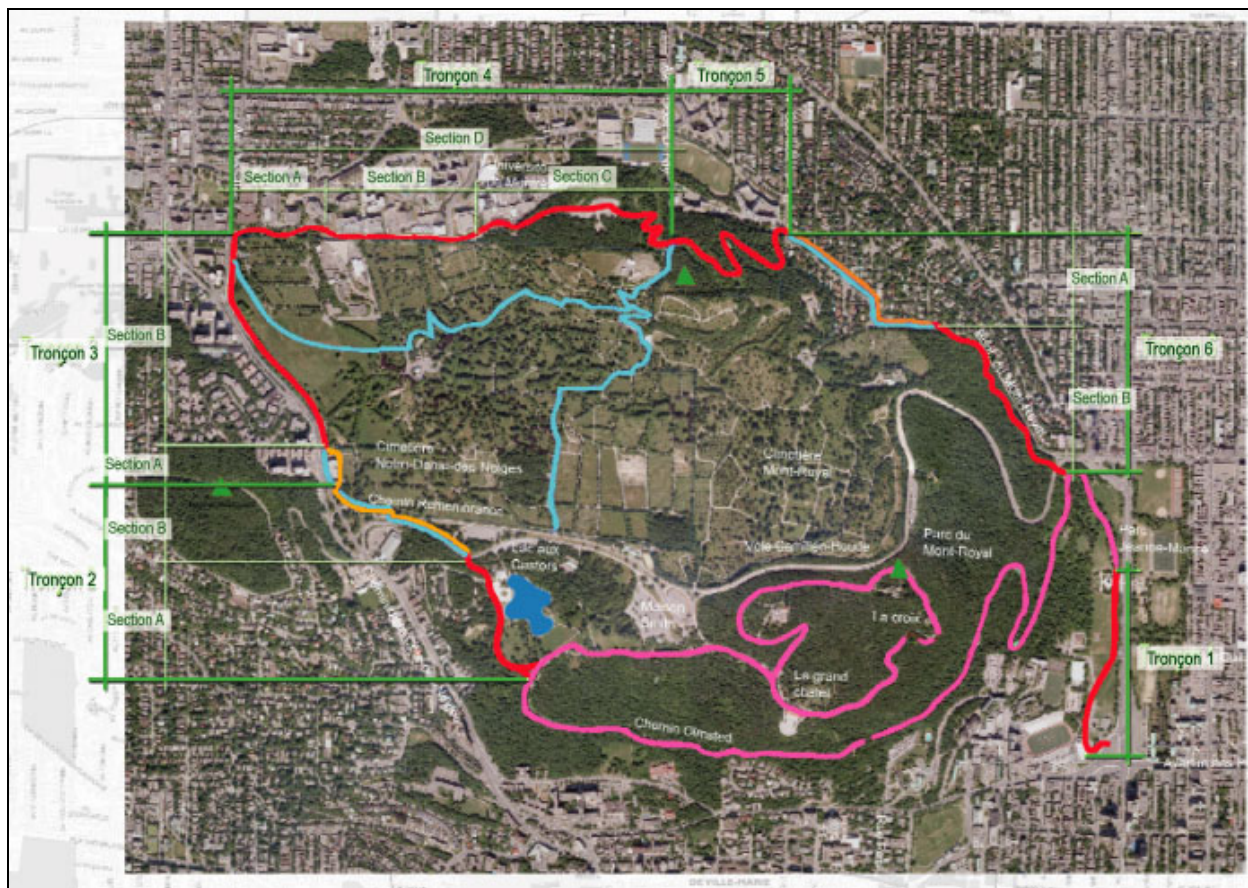


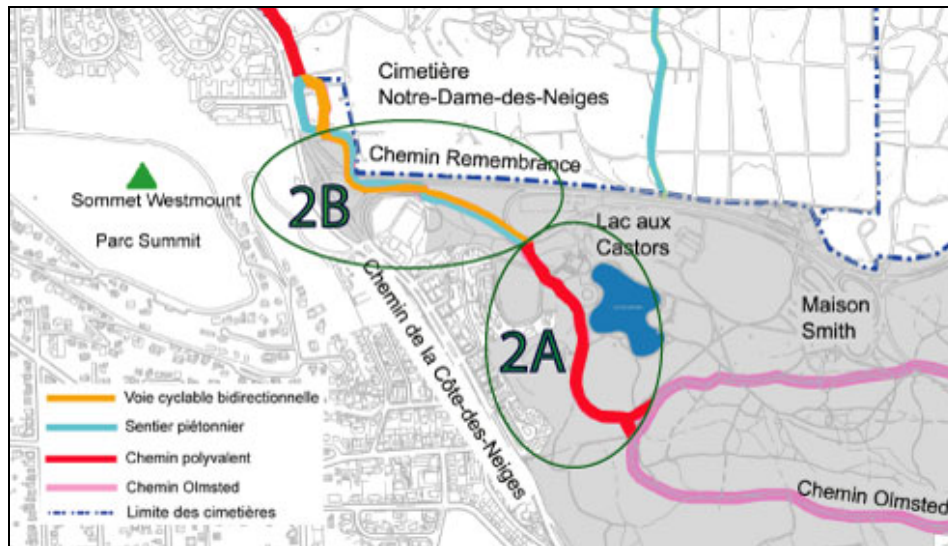
Figure 2 : vue aérienne du mont Royal avec les tronçons projetés (adaptée de *Tracés des chemins de ceinture et de traverse*, version corrigée, Ville de Montréal, doc. 1.1.2)

Le tronçon 1

Permettant de relier le chemin Olmsted au carrefour des avenues du Parc et des Pins, le chemin polyvalent du tronçon 1 traverse la plaine du secteur de la côte Placide du parc du Mont-Royal. Il est connecté au réseau cyclable existant et son emprise au sol est de 6 m (doc. 3.10, p. 2). Sa construction a été complétée à l'automne 2007 dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour des avenues du Parc et des Pins (M. Michel Devoy, doc. 7.2, L2241-2242).

Le tronçon 2

La première section du tronçon 2 (section 2A), tel qu'illustrée à la figure 3, est localisée dans le parc du Mont-Royal. Elle relierait le chemin Olmsted au chemin Remembrance, en passant en bordure de l'aire de pique-nique et à l'arrière du pavillon du lac aux Castors. À l'exception de quelques mètres dans un petit boisé, ce parcours polyvalent emprunterait un sentier existant qui serait élargi et reconfiguré selon le besoin (doc. 3.10, p. 2).



La seconde section du tronçon 2 (section 2B) bénéficierait de la chaussée sud du chemin Remembrance, qui serait fermée aux automobilistes dès 2009, avant de traverser sur la bretelle nord, en voie cyclable bidirectionnelle partagée. Les piétons emprunteraient le trottoir existant. Cette intervention, dont la réalisation est prévue au printemps 2009, serait temporaire en attente du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance et de ses abords (doc. 3.10, p. 2).

Le tronçon 3

À cause des contraintes majeures d'espace et du conflit d'usage avec les activités du Centre funéraire Côte-des-Neiges, la portion qui passe derrière le centre (section 3A) serait destinée aux cyclistes seulement. Les piétons poursuivraient leur trajet sur le trottoir existant (figure 4).

Dans le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges (section 3B), le chemin redeviendrait polyvalent. La clôture existante serait déplacée de 11 m ou plus afin d'offrir aux usagers un parcours bordé de rangées d'arbres matures avec une vue sur la plaine gazonnée du cimetière. Ces travaux seraient entrepris dès l'automne 2008. Cette portion, d'une longueur de 1 km, joindrait la piste cyclable sur l'avenue Decelles dont l'aménagement, planifié par le Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville de Montréal, est prévu en 2008 (doc. 3.10, p. 2).

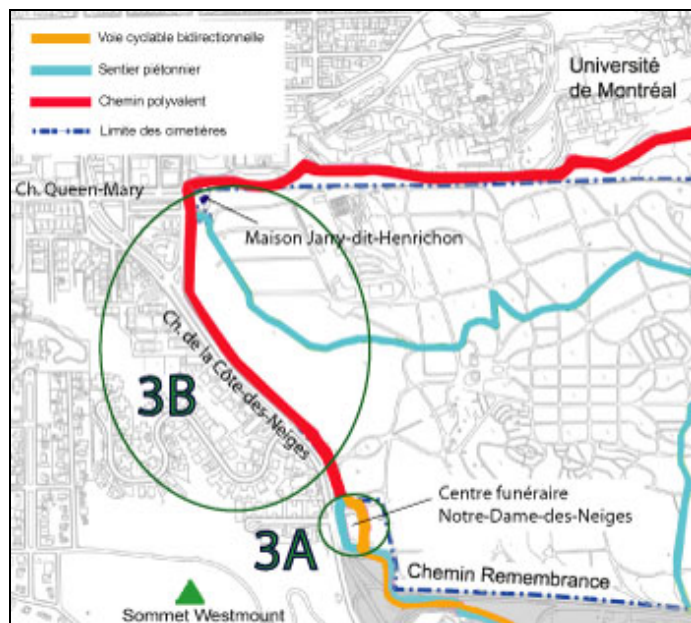


Figure 4 : les sections 3A et 3B du tronçon 3 (adaptée du *Plan du site*, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Ville de Montréal, mai 2008, doc. 2.2, p. 2)

Le tronçon 4

Situé sur la propriété de l'Université de Montréal, et en partie en parallèle du chemin de Polytechnique, le tronçon 4 se définit principalement par sa topographie, parfois très accentuée, et par les points de vue panoramiques qu'il procure. Ce tronçon est caractérisé par des emprises restreintes, notamment entre le monument Esther-Blondin et les pavillons Marcelle-Coutu et Jean-Coutu de l'Université de Montréal, ainsi que par un dénivellement prononcé d'une partie de la section 4C (figure 5).

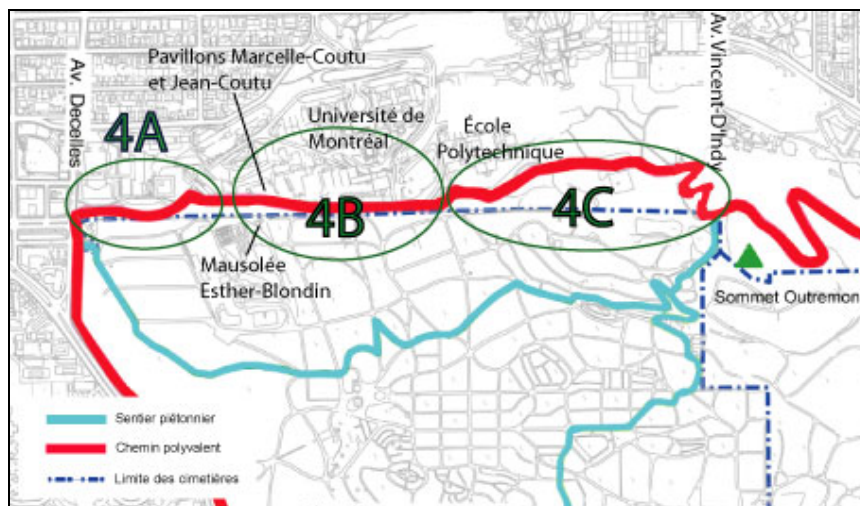


Figure 5 : les sections 4A, 4B et 4C du tronçon 4 (adaptée du *Plan du site*, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Ville de Montréal, mai 2008, doc. 2.2, p. 2)

Les travaux localisés sur la propriété de l'Université sont prévus en 2009/2010 et comprendraient la construction du chemin, le déplacement de bordures, des travaux de nivellement ainsi que l'installation de mobilier visant à assurer confort et sécurité pour les usagers (doc. 3.10, p. 3).

Le tronçon 5

Le tronçon 5 est localisé dans le boisé Saint-Jean-Baptiste appartenant au Cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Le chemin emprunterait le sentier en serpentin existant. La morphologie actuelle du secteur résulte de déversements massifs de matériaux de déblais effectués quelques décennies auparavant. La végétation à préserver, les pentes fortes à stabiliser de même que les points de vue à mettre en valeur feraient partie des considérations dont il faudrait tenir compte lors des travaux à réaliser en 2009/2010 (doc. 3.10, p. 3).

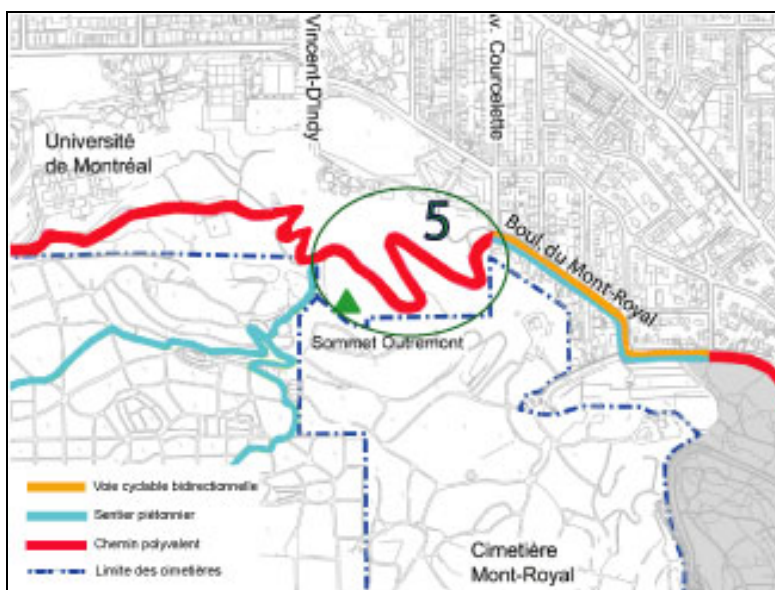


Figure 6 : le tronçon 5 (adaptée du *Plan du site*, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Ville de Montréal, mai 2008, doc. 2.2, p. 2)

Dans le cadre d'une entente entre la Ville et le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, le boisé serait clôturé à l'automne prochain, afin de favoriser sa gestion écologique (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L2345-2350).

Le tronçon 6

La première partie du tronçon 6 (section 6A) relierait le boisé Saint-Jean-Baptiste au parc du Mont-Royal en passant du côté sud du boulevard du Mont-Royal en piste cyclable bidirectionnelle, tel qu'illustrée à la figure 7.

Le chemin de ceinture pénétrerait ensuite dans le boisé du parc du Mont-Royal (section 6B), jusqu'à la voie Camillien-Houde, qui serait franchie en 2010 par une passerelle qui viendrait compléter la boucle reliant le chemin de ceinture au chemin Olmsted. Pour contribuer à la protection de la valeur écologique élevée du secteur, les activités de marche et de cyclisme de promenade seraient canalisées sur le chemin de ceinture, tandis que certains sentiers secondaires informels seraient éliminés (doc. 3.10, p. 3).

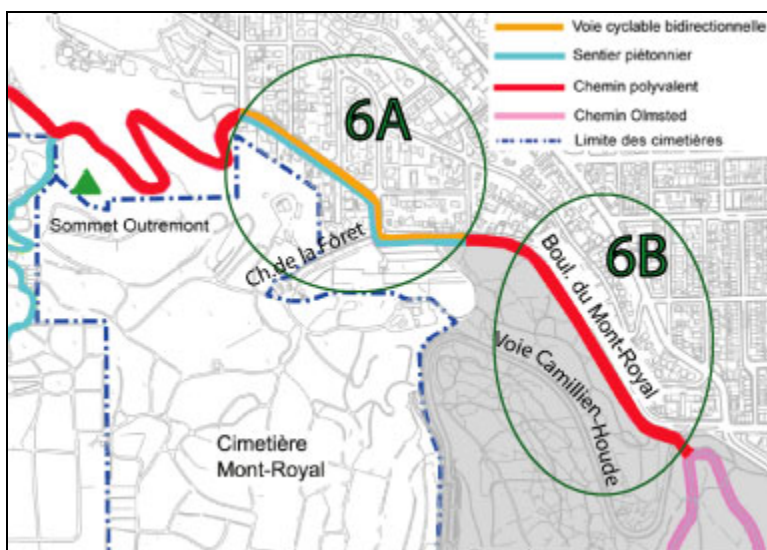


Figure 7 : les sections 6A et 6B du tronçon 6 (adaptée du *Plan du site*, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Ville de Montréal, mai 2008, doc. 2.2, p. 2)

Les chemins de traverse

Le chemin comprendrait un sentier piétonnier est-ouest qui emprunterait le réseau existant du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges selon un parcours identifié par de la signalisation et un marquage au sol, établi en fonction de contraintes d'usage, tel que la circulation de cortèges, ainsi que de la mise en valeur du patrimoine funéraire du cimetière.

Un second chemin de traverse dans un axe nord-sud permettrait aux piétons de traverser vers le parc du Mont-Royal, en passant par des zones d'intérêt écologique. Prévus en 2009/2010, les travaux dans le cimetière se limiteraient au marquage et à la signalisation (doc. 3.10, p. 3).

1.3 L'échéancier et le budget

La mise en œuvre du projet de chemin de ceinture s'échelonnerait sur trois ans. Les coûts d'aménagement pour l'ensemble du parcours sont estimés à 7,5 M\$, assumés à parts égales entre la Ville de Montréal et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (M. Michel Devoy, doc. 7.2, L156-158).

Une première phase de réalisation a été complétée en 2007 avec les travaux dans le secteur de la côte Placide du parc du Mont-Royal (tronçon 1). Les travaux pour l'aménagement des tronçons 2 et 3, de même que pour les travaux de réfection et d'installation de clôture du tronçon 5 sont prévus pour 2008 et estimés à 1,7 M\$ (doc. 2.3, p. 2).

2. Les préoccupations et les opinions des participants

Une soixantaine de citoyens et de représentants d'organismes ou de groupes ont participé aux différentes étapes de la consultation publique menée par l'Office sur le projet d'aménagement du chemin de ceinture et des chemins de traverse dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. La commission responsable de l'audience a reçu six mémoires, dont cinq ont été présentés verbalement, et un registre de commentaires complété à l'issue des deux visites publiques de terrain.

Ce chapitre propose une synthèse des préoccupations et des opinions des participants, tel qu'elles ont été exprimées dans les mémoires et dans les commentaires soumis et formulées lors des présentations verbales et des séances publiques d'information. L'information a été regroupée sous six thèmes :

- un projet structurant pour la montagne ;
- favoriser la « promenabilité » du circuit ;
- respecter le patrimoine unique du mont Royal ;
- ouvrir le chemin sur l'extérieur ;
- la spécificité de chaque tronçon ;
- la mise en œuvre et le suivi.

2.1 Un projet structurant pour la montagne

L'ensemble des participants est favorable à l'idée d'améliorer les accès à la montagne et d'encourager la découverte de ses patrimoines naturels, paysagers, bâtis et commémoratifs. Pour plusieurs, il s'agit d'un projet structurant pour le mont Royal qui permettra de renforcer la compréhension du territoire. Sa réalisation permettra une exploitation encadrée de la montagne, au-delà du parc du Mont-Royal, ce qui constitue une première, selon Les amis de la montagne (doc. 8.5, p. 2).

D'autres aspects positifs du projet ont été soulignés. La réalisation d'une boucle autour de la montagne pourrait inciter à la marche les résidents des quartiers à proximité, en plus de procurer un sentiment de sécurité aux marcheurs qui n'osaient pas s'aventurer de peur de s'y perdre (Fédération québécoise de la marche, doc. 8.6, p. 2-3). De plus, le tracé des chemins favoriserait la découverte de sites d'observation souvent méconnus (M. André Revez, doc. 7.2, L958-965).

Pour Héritage Montréal, la principale qualité du projet est de tirer parti de la diversité des atmosphères et des panoramas de la montagne (doc. 8.3, p. 9). La mairesse de l'arrondissement d'Outremont considère qu'il était temps que l'on n'empiète plus sur la montagne autrement que par un chemin de ceinture (M^{me} Marie Cinq-Mars, doc. 7.1, L666-671).

Si le principe d'un tel projet est accueilli avec intérêt voir enthousiasme, il n'en suscite pas moins interrogations et préoccupations notamment sur le plan de la gestion des usages, de sa réalisation physique et de ses effets éventuels sur la montagne.

2.2 Favoriser la «promenabilité» du circuit

L'utilisation massive des chemins par les usagers du vélo est une crainte quasi unanime. La boucle de 10 km pourrait devenir un « aimant à vélo » ; l'alternance de dénivelés et de plats en ferait un site d'entraînement idéal. L'espace déambulatoire pour les piétons serait alors mis en péril (M. Luc Ferrandez, doc. 7.3, L2084-2097, doc. 8.4, p. 24). De plus, pour des raisons de sécurité, la Fédération québécoise de la marche n'encourage pas la réalisation de sentiers multifonctionnels, car la cohabitation piétonne/cycliste y est difficile (doc. 8.6, p. 3).

La majorité des participants souhaite que le projet profite aux promeneurs, solitaires ou familiaux, plutôt qu'aux usagers intensifs du vélo. Les amis de la montagne constatent que la vitesse des vélos fait souvent l'objet de plaintes sur le mont Royal, la topographie favorisant naturellement la descente rapide des pentes (doc. 8.5, p. 2).

Selon Héritage Montréal, relier et baliser des domaines institutionnels pour offrir la possibilité aux citoyens de s'y promener plus librement constitue une innovation en termes de « promenabilité ». L'organisme juge essentiel d'établir la vocation de promenade et d'appréciation individuelle ou familiale comme référence première de la conception, de la réalisation et de la gestion des chemins. Les aménagements, les règles d'usage et les mesures de contrôle appropriées devraient être prévus en ce sens (doc. 8.3, p. 10-11 ; M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1071-1075 et L1170-1174).

Afin de gérer la situation anticipée vis-à-vis de la multiplication des cyclistes, certains suggèrent de diminuer la largeur des sentiers et de rendre le tracé plus sinueux et accidenté (MM. Jean Décarie et Alain Tremblay, doc. 8.1, p. 2 ; M. Luc Ferrandez, doc. 8.4, p. 25). Un parcours ponctué de haltes et d'aménagement contribuerait également à réduire la vitesse des cyclistes (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1377-1383). Une participante suggère, entre autres, d'établir une vitesse maximum à respecter pour les vélos (M^{me} Carole Wall, doc. 8.7, p. 1).

2.3 Respecter le patrimoine unique du mont Royal

La réalisation du projet aura des impacts à moyen et à long terme sur le patrimoine de la montagne qu'il importe de bien évaluer et de minimiser, d'autant plus que le projet s'inscrit à l'intérieur des limites de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. Les normes qui s'y appliquent devraient impérativement être respectées (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1211-1213 ; M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1550-1552 et L1679-1682).

Selon Héritage Montréal, les impacts seraient induits notamment par le nivellement de la topographie, l'implantation d'infrastructures de services ou de drainage ainsi que par les nouveaux usages introduits par les chemins, tels le déneigement et la collecte de rebuts. Pour l'organisme, le projet devrait être conçu et géré dans le respect de la capacité de support des territoires parcourus, notamment au chapitre de leur caractère, des dimensions patrimoniales du mont Royal et des panoramas qu'ils offrent. L'organisme recommande d'établir des règles d'usage pour les segments qui le méritent davantage, en mettant en avant la question de l'esprit et du plaisir généré plutôt que la quantité d'accès et les statistiques de fréquentation. Le respect

du lieu devant prédominer par rapport aux normes ou exigences qui s'appliquent dans tout autre parc (doc. 8.3, p. 7, 11 ; M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1118-1136 et L1203-1206).

Les critères de conception, d'implantation et de gestion des chemins devraient traiter de l'impact d'un tel projet sur le patrimoine et le paysage de la montagne (doc. 8.3, p. 8). Les amis de la montagne jugent pertinent de raffiner le concept du chemin afin de déterminer les usages et les activités qui s'appliqueraient à chacun des tronçons en vue de bâtir les critères d'aménagement appropriés. Dans cet objectif, l'organisme suggère d'organiser des groupes témoins avec les différentes clientèles visées par le projet pour en définir le programme détaillé (M. Jean-François Hallé, doc. 7.3, L1784-1800 ; doc. 8.5, p. 4).

En termes de design urbain, Héritage Montréal considère que l'approche à adopter devrait être exemplaire et mettre l'accent sur des objets bien pensés en fonction du lieu et de son esprit (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1215-1219). Par exemple, il semblerait plus durable de mettre en place un balisage léger de certains points de vue plutôt que de réaliser une voirie lourde comme proposée (doc. 8.3, p. 10).

2.4 Ouvrir le chemin sur l'extérieur

En repoussant l'accès du parc à sa bordure, le chemin de ceinture va changer la dynamique des quartiers avoisinants, selon un participant. Il propose de prolonger l'expérience du chemin de ceinture au-delà des limites du parc en créant un réseau connexe d'allées vertes (M. Luc Ferrandez, doc. 7.3, L2006-2014 ; doc. 8.4, p. 3).

Afin de faciliter l'accessibilité au quartier Côte-des-Neiges et à la station de métro Édouard-Montpetit, des participants demandent l'aménagement d'un escalier à intégrer au réaménagement complet du site en friche de l'ancienne pente à ski (MM. Jean Décarie et Alain Tremblay, doc. 8.1, p. 6). Une participante recommande de faire un inventaire des petits chemins qui mènent aux chemins principaux sur la montagne afin de faciliter la lisibilité de l'accès au chemin de ceinture (M^{me} Carole Wall, doc. 8.7, p. 2).

Par ailleurs, Les amis de la montagne considèrent que le tracé proposé omet complètement le sommet Westmount (M. Jean-François Hallé, doc. 7.3, L1709-1711). Jugeant nécessaire d'assurer une relation avec ce troisième sommet, un participant recommande de revenir à la proposition faite en 1990 de conserver la butte centrale de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance et d'installer une passerelle reliant Belvedere Road sur le talus boisé en face. Le sentier pourrait alors continuer dans le parc Summit et rejoindre l'oratoire Saint-Joseph-du-Mont-Royal (M. Jean Décarie, doc. 7.1, L1662-1679 et doc. 8.1, p. 5).

Dans un autre registre, un participant a identifié plusieurs sections du chemin qu'il juge moins intéressantes en termes de paysage, tel que le corridor étroit entre le mausolée Esther-Blondin et les pavillons Marcelle-Coutu et Jean-Coutu de l'Université de Montréal (section 4B). Il recommande un traitement paysager artistique de qualité pour les passages jugés ingrats, dans l'optique de protéger la continuité de l'expérience de contact avec la nature. Le secteur privé pourrait être mis à contribution pour l'aménagement d'œuvres d'art végétal (doc. 8.4, p. 11, 17 ; M. Luc Ferrandez, doc. 7.3, L2219-2228).

2.5 La spécificité de chaque tronçon

Les chemins de traverse

Selon deux participants, le sentier piétonnier est-ouest zigzaguant à l'intérieur du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges constitue une entorse importante au concept de base de chemin directionnel. Il sera difficile, selon eux, de faire respecter le tracé fléché de voies qui risquent de se multiplier (MM. Jean Décarie et Alain Tremblay, doc. 8.1, p. 3 et doc. 7.3, L255-259). Par ailleurs, compte tenu des heures d'ouverture du cimetière, la Fédération québécoise de la marche souhaite s'assurer que les marcheurs du soir pourront poursuivre le chemin en passant sur les terrains de l'Université (doc. 8.6, p. 3).

Concernant le chemin de traverse dans l'axe nord-sud, plusieurs participants, dont Les amis de la montagne, déplorent que le Cimetière Mont-Royal soit exclu du tracé proposé (M. Jean-François Hallé, doc. 7.3, L1706-1707). Certains recommandent de négocier avec les deux cimetières le partage d'un tracé unique dans le corridor conjoint de sépultures patrimoniales, tel que le plan de 1992 le prévoyait. Ce tracé révisé serait plus intéressant en termes d'intérêt public, en favorisant notamment la découverte de cimetières collectifs, et moins dérangeant pour les propriétaires des sépultures privées (doc. 8.1, p. 6-7 ; M. Jean Décarie, doc. 7.3, L438-452).

Du chemin Olmsted jusqu'à l'intersection des chemins Remembrance et de la Côte-des-Neiges

Redoutant une augmentation de la congestion automobile, un participant soutenu par soixante-dix copropriétaires s'oppose à la réduction à deux voies du chemin Remembrance (section 2B). L'unique percée carrossable qui traverse le mont Royal constitue, selon lui, un lien convivial, une voie rustique et agréable dont la valeur symbolique mérite d'être préservée. Il propose d'aménager la piste cyclable dans l'emprise des voies existantes et de créer un lien piéton à l'aide d'une passerelle ou d'un tunnel, en installant au besoin des feux de circulation pour faciliter la traverse (M. André Revez, doc. 8.2, p. 1 et doc. 7.2, L931-944).

Héritage Montréal demande la révision de la proposition d'aménagement du carrefour des chemins Remembrance et de la Côte-des-Neiges afin d'assurer la prédominance des valeurs paysagères dans l'élaboration du design final et d'éviter de vastes surfaces pavées sur le talus (doc. 8.3, p. 9).

Le long du chemin de la Côte-des-Neiges et de l'avenue Decelles

Deux participants recommandent un passage unique et polyvalent à l'arrière du Centre funéraire Côte-des-Neiges (section 3A) plutôt que la séparation des usages en deux voies distinctes en avant et en arrière du complexe. Pour cela, ils suggèrent de libérer l'emprise nécessaire à l'arrière du centre en déplaçant au besoin quelques sépultures, sous réserve d'entente avec le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges. À défaut de négociations fructueuses et pour des raisons de sécurité, ils recommandent de faire passer les piétons en arrière du complexe et les cyclistes sur rue, quitte à y aménager une voie réservée à même une esplanade élargie. Ceci pourrait être revu

lors du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance (doc. 8.1, p. 4-5 et M. Alain Tremblay, doc. 7.3, L324-329).

Par ailleurs, ces participants préconisent de faire passer le chemin polyvalent derrière la maison historique Jarry-dit-Henrichon (section 3B) afin d'éviter de la séparer de la rue puisqu'elle serait vouée à occuper à l'avenir une fonction publique d'ouverture muséale. L'abri privé à l'arrière pourrait être remplacé par une terrasse, halte de repos pour les promeneurs (doc. 8.1, p. 4).

De l'avenue Decelles jusqu'au sommet Outremont

Le manque d'accessibilité au versant nord est une préoccupation partagée par plusieurs intervenants. Le représentant de la Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal souhaite la création d'un lien entre la future piste cyclable prévue sur l'avenue Vincent-D'Indy et le chemin de ceinture (M. Nicolas Lacroix, doc. 7.1, L848-863). Selon un autre participant, il faudrait trouver un moyen de monter la pente de l'ancien saut à ski (section 4C) afin d'ouvrir le nord du mont Royal (M. Jean Décarie, doc. 7.1, L1590-1596). Dans la même veine, une participante demande la création d'un lien piétonnier avec une des stations de métro situées sur le boulevard Édouard-Montpetit (doc. 8.7, p. 1).

Afin de tenter de répondre à la problématique posée par le passage étroit entre les pavillons Marcelle-Coutu et Jean-Coutu de l'Université de Montréal et le mausolée Esther-Blondin dans le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, des participants suggèrent de faire passer les vélos sur le chemin de Polytechnique pour quelques centaines de mètres (M. Jean Décarie, doc. 7.1, L1410-1413, et doc. 7.3, L279-282 ; M. Alain Tremblay, doc. 7.2, L875-889). Selon un autre participant, une solution pourrait être de créer une boucle piétonne à l'intérieur du campus de l'Université de Montréal (M. Alexandre Maltais, doc. 7.1, L1990-2005).

Concernant la zone de l'ancien dépôt à neige (section 4C), un participant propose de marquer la personnalité du flanc nord en y aménageant une corniche (doc. 8.4, p. 18).

Du sommet Outremont jusqu'au boulevard du Mont-Royal

Le boisé Saint-Jean-Baptiste (tronçon 5) est un secteur très fréquenté par les utilisateurs du vélo de montagne. Cette pratique de longue date a créé des dommages importants aux sous-bois. Les amis de la montagne jugent nécessaire d'avoir une réflexion globale sur cette problématique dans le cadre du projet d'aménagement du chemin de ceinture, d'autant plus qu'il inciterait les vélos à emprunter encore plus le mont Royal (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1539-1541 et L1829-1831).

Selon une étude en cours, l'ancienne pente de ski du complexe sportif de l'Université de Montréal (secteur 4C) est un site potentiel pour la création d'un sentier aménagé pour le vélo de montagne (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1590-1595). Les amis de la montagne considèrent qu'une solution doit être trouvée, à court terme, afin de répondre à la demande des utilisateurs du vélo de montagne et afin de renaturaliser les sentiers endommagés (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1826-1827 et L1842-1844).

De plus, l'organisme craint que certaines portions du trajet, dont celle du boisé Saint-Jean-Baptiste, aient des pentes trop fortes pour le cycliste moyen (doc. 8.5, p. 3-4). Un participant propose l'aménagement d'épingles aux angles très accentués dans les tournants de la pente de ski et du boisé Saint-Jean-Baptiste comme mesure d'apaisement de la circulation des vélos (M. Luc Ferrandez, doc. 7.3, L2108-2111).

Du boisé Saint-Jean-Baptiste jusqu'au Chemin Olmsted

Trois participants se questionnent sur la pertinence de faire passer les cyclistes et les piétons sur le boulevard du Mont-Royal (section 6A). La mairesse de l'arrondissement d'Outremont demande que l'option de 1990 soit réévaluée afin que le sentier passe en milieu plus naturel par le chemin de la Forêt (M^{me} Marie Cinq-Mars, doc. 7.1, L673-679 et L827-831). Deux participants demandent d'impliquer l'arrondissement d'Outremont pour la révision du tracé et de négocier le passage dans la zone publique et technique du Cimetière Mont-Royal, par le crématorium, sinon par le chemin de la Forêt. Ils craignent notamment que le tracé actuel suscite une contestation de la part des résidents d'Outremont (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L132-170 ; doc. 8.1, p. 2-3).

La passerelle prévue au-dessus de la voie Camillien-Houde (section 6B) est jugée intéressante par Héritage Montréal, sous réserve de sa qualité architecturale, dans la mesure où elle contribuerait à identifier cette voie comme faisant partie du parc plutôt que du réseau viaire général (doc. 8.3, p. 9).

2.6 La mise en œuvre et le suivi

L'absence de concertation multipartite

Plusieurs participants ont déploré l'absence de concertation multipartite entre les acteurs de la montagne, ce qui a conduit, selon certains, à de nombreux ratés (doc. 8.1, p. 1). L'absence de sentier dans le Cimetière Mont-Royal souligne à défaut l'importance symbolique de la dimension unificatrice du projet. Certains craignent tout bonnement que le projet ne se réalise pas. Ils appellent à la relance de la concertation multipartite avec la création d'un comité ad hoc sur le partage et la bonification du chemin de ceinture (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L678-684 ; doc. 8.1, p. 7-8) Les amis de la montagne estiment également que ce projet présente le défi d'impliquer plusieurs acteurs et que la Ville ne devrait pas porter le projet seule (doc. 8.5, p. 4).

D'autre part, Héritage Montréal se préoccupe de voir la Ville se placer en situation de devoir privilégier son intérêt de promoteur du projet au détriment de sa responsabilité de protecteur des différents patrimoines du mont Royal. Selon l'organisme, l'autorisation d'aller de l'avant dans le projet de mausolée du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges illustre les effets néfastes d'une telle situation (doc. 8.3, p. 7 ; M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1138-1141).

La crédibilité du processus

Les participants ont soulevé plusieurs éléments qui viennent remettre en cause l'efficacité de la consultation publique ainsi que l'exemplarité et la crédibilité du processus.

Héritage Montréal a déploré que la consultation publique se déroule sans avis préalable du Conseil du patrimoine de Montréal. Selon l'organisme, cette situation affecte l'exemplarité du processus, d'autant plus que des travaux sont en cours dans le secteur de la section 4C avec des conséquences paysagères qui ne semblent pas avoir été prises en compte (doc. 8.3, p. 8).

L'organisme demande à la Ville de suspendre l'autorisation de tous travaux d'aménagement en cours sur ou en relation avec le tracé proposé afin que le détail de ces tracés soit évalué et corrigé pour minimiser les impacts sur le paysage patrimonial du mont Royal (doc. 8.3, p. 11). Les amis de la montagne recommandent que le Conseil émette un avis sur les différentes portions du projet et des recommandations sur la mise en valeur des patrimoines du circuit détaillé, avant toute autorisation de permis (doc. 8.5, p. 4).

Par ailleurs, l'examen actuel du projet de chemin de ceinture, alors que le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* n'est pas encore adopté, pose un problème de cohérence, selon Héritage Montréal. La Ville devrait adopter une attitude exemplaire pour ses projets sur son territoire afin d'assurer sa crédibilité comme instance protectrice de la montagne (doc. 8.3, p. 6).

Aussi, un participant se préoccupe du chevauchement des consultations sur le mont Royal et se demande comment se fait l'arrimage. Compte tenu des ententes déjà négociées avec certaines institutions, il s'interroge également sur la marge de manœuvre de la consultation publique (M. Alain Tremblay, Écomusée de l'au-delà, doc. 7.2, L699-714 et L1701-1705).

La gestion du projet

Selon plusieurs, le chemin ne doit pas donner l'impression de tronçons répartis dans trois arrondissements, mais d'un seul chemin sur la montagne. Cette vision doit être soutenue par un modèle de gestion efficace avec des standards de qualité à la hauteur du concept proposé. Selon Les amis de la montagne, la Table de concertation du Mont-Royal s'impose comme porteur de projet, afin d'assurer l'appropriation de ce projet collectif (doc. 8.5, p. 3-4). Partageant ce point de vue, un participant considère que la Table aurait dû se poser comme organisme permanent d'encadrement de gestion et recommande de reprendre le travail avec la Table et éventuellement de créer un comité interinstitutionnel pour le flanc nord (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L720-746).

La gestion devrait s'accompagner d'un budget d'opération adéquat et récurrent, essentiel pour le maintien au quotidien et à long terme du chemin de ceinture. L'entretien devrait prévoir notamment la propreté, le ramassage des déchets, le remplacement d'éléments de signalisation et de mobilier urbain endommagé, autant que la réfection périodique des surfaces (doc. 8.5, p. 3-4). En plus d'entretenir la voirie, Héritage Montréal juge important d'entretenir les panoramas, notamment par un élagage adéquat, pour que le sentier ne soit pas rapidement banalisé, ce qui entraînerait sa fermeture. Selon l'organisme, le projet apportera un bénéfice durable à la population si sa gestion est subordonnée au respect de la qualité du lieu, au maintien des vues et au bon fonctionnement des équipements (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1385-1390 ; doc. 8.3, p. 10).

Alors qu'on s'apprête à ajouter une dizaine de kilomètres d'infrastructures publiques sur le mont Royal, Les amis de la montagne jugent essentiel de se doter d'un système de gestion efficace.

L'organisme se demande quels moyens y seront dévolus, quelles équipes y seront affectées et quel arrondissement en aura la responsabilité ? Il rappelle, à ce titre, que certains escaliers sont demeurés fermés durant des mois en raison de leur responsabilité partagée ou d'entretien insuffisant. Les mesures de suivi, un budget d'entretien ainsi qu'une structure de gestion devraient être planifiés dès maintenant (doc. 8.5, p. 3-4).

Au chapitre de la sécurité, Les amis de la montagne souhaitent que les équipements et les mesures d'urgence tiennent compte de la nature patrimoniale des lieux. L'aspect sécurité devrait être abordé le plus tôt possible en concertation avec les intervenants concernés (SPVM, Urgences-santé, Tandem, etc.) (doc. 8.5, p. 3-4). La Fédération québécoise de la marche propose l'installation de bornes kilométriques à intervalles réguliers tout au long des chemins afin, notamment, de localiser plus aisément une personne ayant besoin de secours (doc. 8.6, p. 3).

L'information et la communication

Puisque le chemin de ceinture est un assemblage de tronçons, Héritage Montréal considère qu'il sera difficile de s'y retrouver aisément ; la démarche de communication du projet devra tenir compte de ce défi. Une information en continu et accessible sur le développement du projet et les travaux connexes devraient également être prévus (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1076-1082 et L1241-1244). Selon Les amis de la montagne, il est important que les propriétaires institutionnels se sentent également parties prenantes du projet, afin que chacun puisse trouver une façon de mettre en valeur le chemin et d'en faire la promotion, éventuellement en investissant ses propres ressources (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1730-1739).

Une participante suggère la réalisation d'une brochure d'interprétation des différents parcours, incluant des notions d'histoire, de géologie et d'écologie, entre autres, et ce, afin d'enrichir l'expérience de la promenade et « afin que l'Histoire ne se perde pas avec le temps » (doc. 8.7, p. 1).

3. Les constats et l'analyse de la commission

La consultation publique a permis de constater que la proposition d'établir un chemin de ceinture et de traverse pour les piétons et les cyclistes, attendue depuis 18 ans, est reçue avec enthousiasme. La majorité des participants considèrent que ce projet serait un élément structurant pour le mont Royal, au cœur des plans de mise en valeur de 1992 et de 2008. Il aurait l'avantage de permettre l'accessibilité à la montagne par différents quartiers, de mettre en valeur ses patrimoines multiples et d'offrir au public des moyens de renforcer la compréhension du territoire de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

Les attentes de la Ville en regard du mandat de la commission ont été revues lors de la rencontre préparatoire. La Ville souhaite que la commission puisse récolter les commentaires des Montréalais sur la pertinence de ses propositions, vérifier si les ententes intervenues avec les propriétaires institutionnels sont acceptables et recueillir les critères d'aménagement attendus.

Les personnes qui se sont présentées à la consultation étaient des groupes ou organismes, experts de la protection de la montagne, et des citoyens intéressés par sa mise en valeur. Bien que les interventions aient été peu nombreuses, elles ont néanmoins couvert un grand nombre d'aspects de façon précise et inspirante. La commission peut alors tracer un portrait de ce qui est désiré et attendu.

Le chapitre 2 résumait les préoccupations et les propositions des participants. Dans les sections qui suivent, la commission aborde en détail les suggestions qui sont apparues des apports importants à la bonification du projet en regard de sa conception, de sa réalisation et de sa gestion.

3.1 Les orientations générales

Le chemin de ceinture, par sa définition, doit être en circuit continu. La Ville propose de le faire polyvalent sur tout son parcours. La commission a toutefois constaté qu'en raison des caractéristiques de chaque tronçon, il y aurait lieu de prioriser les différents usages du chemin. Ces priorités seraient établies à partir des deux grands constats qui sont ressortis de la consultation publique : le chemin doit respecter le caractère naturel et paysager du site et être destiné en priorité aux piétons pour des activités de promenade et de découverte des éléments naturels et culturels des tronçons.

Le caractère naturel et paysager des lieux

La reconnaissance des qualités de la montagne, tant écologiques que paysagères, s'est manifestée à maintes reprises depuis la création du site du patrimoine du Mont-Royal en 1987. Pour protéger ce patrimoine, plusieurs outils de gestion ont également été mis en place dont le Plan d'urbanisme et l'adoption d'une *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* en 2004 et, la création de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal en 2005. Le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* de 2008 suggère différentes avenues pour protéger les milieux naturels, bâtis et paysagers de la montagne, dont l'introduction au document complémentaire du Plan d'urbanisme de mesures réglementaires visant à limiter la

minéralisation de nouvelles surfaces (doc. 3.1, p. 14). Pour la Ville, il faut donc trouver des façons d'aménager la montagne en lui gardant un caractère naturel (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L564-568).

Pour les Montréalais, la montagne est « un grand espace vert naturel ». Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) rapporte que toutes les études démontrent que les citoyens « souhaitent renforcer et consacrer cette vocation. Il n'y aurait donc pas lieu d'artificialiser la montagne » (doc. 3.17, p. 37). La commission ne peut que souscrire à cette volonté des citoyens. La conception du chemin devrait maintenir et refléter un caractère naturel.

Par ailleurs, les qualités paysagères de la montagne reposent sur « un jeu d'équilibres complexes entre ses composantes naturelles (végétales et minérales) et culturelles (construites ou aménagées), ses divers lieux (points de vue et perspectives) et échelles de perception (ville, quartiers limitrophes, fragments de montagne) et ses changements quotidiens ou saisonniers » (doc. 3.1, p. 23). La commission estime que le chemin doit également s'intégrer harmonieusement dans les différents paysages qu'il traverse et contribuer à leur mise en valeur.

- *La commission recommande que le chemin de ceinture soit conçu dans le respect des valeurs écologiques et paysagères de la montagne et qu'il soit aménagé afin de refléter le caractère naturel que les citoyens désirent maintenir et protéger.*

Une vocation de promenade

Une deuxième constatation de la consultation publique est que le chemin de ceinture devrait être destiné en priorité aux piétons, pour des activités de promenade et de découverte des caractères naturels et culturels des tronçons. Les vélos et autres activités véhiculaires d'entretien et de sécurité devraient respecter ces priorités.

Plusieurs participants à la consultation du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, ainsi que la Ville, ont vu ce chemin comme s'inscrivant bien dans une planification de transport actif pour Montréal. À la consultation sur le chemin de ceinture, il est ressorti que la vocation première du chemin devrait être la promenade et l'appréciation individuelle ou familiale (doc. 8.3, p. 11). Pour Héritage Montréal, la plus grande innovation qu'offre le chemin serait de l'ordre de la « promenabilité » (doc. 8.3, p. 10). Le chemin devrait donc bénéficier réellement aux simples promeneurs solitaires ou familiaux plutôt qu'aux usagers intensifs de véhicules, dont le vélo de montagne (doc. 8.3, p. 7 ; M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1070-1075). Il devrait être polyvalent, mais à dominance piétonne avec du cyclisme de promenade et de loisir (doc. 8.1, p. 1). D'ailleurs, selon un participant, le cyclisme de transport actif, tel que pratiqué sur le boulevard Maisonneuve, serait automatiquement éliminé en raison du caractère pentu du secteur nord, de la largeur du chemin et de l'écart des destinations de travail (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L489-494 ; doc. 8.1, p. 1). Toutefois, certains participants soulignent que le chemin de ceinture serait utilisé par des marcheurs ou des cyclistes comme circuit d'entraînement (doc. 8.6, p. 2 ; M. Luc Ferrandez, doc. 7.3, L2084-2091).

Un des aspects préoccupants qui a été soulevé par Héritage Montréal et le Conseil du patrimoine de Montréal est l'effet que causerait l'augmentation de la fréquentation des lieux sur le milieu

naturel (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1192-1194 ; doc. 2.11, p. 4). La montagne accueillerait chaque année cinq millions de visiteurs (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 8.3, L1834-1835). En moyenne, on dénombrerait 12 000 passages/vélo dans les sentiers du parc du Mont-Royal, du Cimetière Mont-Royal et du boisé Saint-Jean-Baptiste (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1561-1562). Le chemin de ceinture ayant une vocation d'accessibilité, on est en droit de se questionner sur l'affluence attendue ou prévue sur ce chemin et de ses conséquences sur des patrimoines déjà fragilisés.

L'aménagement d'un chemin avec une voie cyclable de nature similaire à celle du boulevard Maisonneuve ne serait pas souhaitable, car en plus de permettre une forte affluence des lieux, son implantation exigerait des aménagements de voirie, dommageables aux milieux en présence. La commission reconnaît la fragilité de certains secteurs de la montagne et désire éviter qu'un accroissement de leur fréquentation les fragilise encore plus ou que les aménagements requis contribuent à les détériorer.

La commission adhère donc à l'idée de faire du chemin de ceinture un endroit de promenade. Le chemin n'aurait donc pas comme priorité le transport actif ou les activités d'entraînement. Son tracé devrait alors être conçu en ce sens.

- *Dans le but de protéger la capacité de support des lieux, la commission recommande que le chemin de ceinture privilégie une vocation de promenade, de réflexion et de découverte, à préséance piétonne.*

La polyvalence du circuit

L'approche préliminaire du concept du chemin de ceinture vise une piste polyvalente de 10 km. Toutefois, si les particularités des tronçons et les demandes spécifiques des participants sont prises en compte, la commission considère alors que la polyvalence ne peut être maintenue tout au long du circuit.

D'une part, ce sont des questions de protection des milieux naturels qui remettent en question la polyvalence du circuit. En effet, le Conseil du patrimoine de Montréal estime que l'intervention requise pour la réalisation du tronçon 6 serait majeure et dommageable pour le milieu naturel (doc. 2.11, p. 4). Pour la commission, faire un chemin polyvalent dans ce tronçon demanderait, en effet, d'intervenir dramatiquement en remblais et déblais afin de le rendre sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

D'autre part, ce sont des éléments topographiques qui pourraient restreindre cette polyvalence. Le chemin de ceinture comprend des secteurs très pentus. Les amis de la montagne se sont demandé à qui s'adressait le chemin de Polytechnique : à des familles, des cyclistes moyens ou des gens en forme ? (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1635-1636). Pour une autre participante, le secteur de la pente de ski du Centre d'éducation physique et des sports de l'Université de Montréal (CEPSUM) est actuellement dédié aux « piétons alpinistes ». Il mériterait d'être mieux aménagé pour en faciliter son utilisation (doc. 8.7, p. 1).

La commission estime que la section C du tronçon 4 présente effectivement un dénivelé important de près de 100 m en moins de 300 m, du sommet Outremont au sentier joignant le chemin de Polytechnique (doc. 5.2, figure 3, p. 8). Ceci constitue une contrainte importante à l'implantation d'une piste polyvalente et sécuritaire. La Fédération québécoise de la marche a par ailleurs souligné que malgré l'emprise plus large du chemin Olmsted (6 à 7 m), les risques de collision y étaient fréquents (Mme Nicole Blondeau, doc. 7.2, L669-670). Pour assurer une accessibilité universelle et une cohabitation harmonieuse des usagers, le chemin de ceinture devrait alors être construit assez large et en serpentif du bas de la pente jusqu'au sommet. Il pourrait en résulter des effets importants sur les vues vers et de la montagne, sur les clairières, les sols et la végétation, effets qui seraient à qualifier.

Enfin, ce sont des éléments d'espace qui remettraient en cause la polyvalence du chemin. Il existe deux endroits « où le chemin perd sa qualification au niveau de la largeur ». Il s'agit de l'arrière du Centre funéraire Côte-des-Neiges et du secteur entre les pavillons Marcelle-Coutu et Jean-Coutu et le mausolée Esther-Blondin (M. Alain Tremblay, doc. 7.2, L1768-1770). Ce dernier serait conçu pour une voie cycliste bidirectionnelle, laissant les piétons utiliser le trottoir sur rue.

- *La commission recommande à la Ville de maintenir la polyvalence du chemin seulement sur les tronçons ou les sections de tronçons pour lesquels la protection des milieux naturels et la cohabitation sécuritaire des usagers seront assurées.*

3.2 Les principes et les critères d'aménagement

La commission examine dans les sections qui suivent les principes et critères d'aménagement du chemin en regard de sa conception, de son implantation et de la planification de ses usages.

Respecter le caractère des lieux

La Ville désire créer pour le chemin de ceinture une ambiance, un cadre bucolique (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1430 et 1433). Héritage Montréal souhaite qu'il soit aménagé de façon à maintenir l'atmosphère des lieux. Il devrait présenter un aspect rustique, lié à la forêt, aux rochers, aux vues sur la métropole, comme le chemin Olmsted était à l'origine (M. Dinu Bumbu, doc. 7.3, L1316-1317 et L1329-1331). Un autre participant suggère de faire des aménagements paysagers dans les passages ingrats pour protéger la continuité de l'expérience de découverte et de plaisir avec la nature (M. Luc Ferrandez, doc. 7.3, L2204-2208, et doc. 8.4, p. 11).

La commission considère que le chemin devrait refléter le caractère des lieux. Le tracé proposé comprend certes des « endroits ingrats » où l'expérience de contact avec la nature perd son sens. Il faudrait alors prévoir pour ces corridors un aménagement paysager, en continuité avec les paysages environnants.

Dans cet esprit, le premier aspect de l'aménagement du chemin à considérer est son revêtement. La Ville indique qu'il serait généralement fait de poussière de pierre (doc. 3.10, p. 1). Le représentant d'Héritage Montréal s'inquiète toutefois du devenir du chemin compte tenu des

transformations observées sur le chemin Olmsted. À l'origine, intimement lié à la forêt, il serait devenu aujourd'hui « un grand chemin [...] avec des mers d'asphalte ». Il faut éviter que les futurs chemins prennent un tel caractère, notamment dans le boisé Saint-Jean-Baptiste (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1327-1336). La commission est en accord avec la proposition de limiter les parties asphaltées du chemin de ceinture puisqu'elle va dans le sens des mesures proposées dans le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*.

Le deuxième point concerne la largeur du chemin. La Ville prévoit une largeur de 4 à 4,5 m pour le chemin de ceinture (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1236-1249). Héritage Montréal craint qu'à moyen ou long termes le chemin soit élargi comme le chemin Olmsted qui a maintenant le double de sa largeur pour respecter les normes d'incendie et assurer l'entretien l'hiver (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1130-1136).

La largeur du chemin devrait être déterminée par un souci de protéger les milieux naturels en présence et les usages que chaque tronçon peut, en conséquence, offrir, à l'instar de ce qui est appliqué dans les grands parcs nationaux canadiens. La largeur du chemin pourrait alors varier dépendamment du milieu récepteur et, de fait, ne serait pas de 4,5 m sur l'ensemble du parcours. Par exemple, le chemin pourrait être plus large dans la plaine du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges et plus étroit dans le boisé longeant le boulevard du Mont-Royal.

Le troisième aspect se rapporte au mobilier. Pour la Ville, il y aurait une différence entre « faire de la montagne une œuvre d'art et faire une multitude de gestes discontinus avec la montagne ». Le chemin de ceinture devrait permettre « de relier toutes ces œuvres-là ensemble » (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L572-574).

Comme le fait remarquer Héritage Montréal, Montréal est une « Ville UNESCO de design ». La Ville devrait alors adopter une approche exemplaire pour ce projet. Il devrait être possible de retrouver un sens du design avec des objets conçus en fonction du lieu, de leur utilité et de l'esprit de l'endroit (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1215-1218). Pour Les amis de la montagne, la vision d'ensemble est importante tout comme les gestes unificateurs de son aménagement, dont le mobilier urbain et la signalisation (doc. 8.5, p. 3).

Plusieurs des équipements de la montagne, sans doute parce qu'ils ont été conçus à des périodes différentes, présentent un aspect disparate. Le chemin de ceinture devrait être considéré comme un élément unificateur, donnant le ton aux futurs aménagements du parc. L'aménagement du flanc nord est un bon exemple de la nécessité d'une vision d'ensemble. Le parcours devrait être ponctué de haltes et d'aménagements de repos discrets, intégrés au paysage et accentuant la beauté des lieux. Les points de vue et points d'observation proposés devraient également présenter un aménagement léger.

Le quatrième aspect se rapporte à la signalisation. Héritage Montréal estime que le chemin devrait présenter un balisage léger avec des points de repère tel que le veut, par exemple, la tradition britannique, et éviter d'avoir des feux de circulation (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1341-1354). La commission souscrit à cette tradition discrète et tacite. Il suffit d'établir des règles connues de tous, comme c'est le cas pour le comportement attendu des pratiquants de

certains loisirs (golf, navigation, etc.). Le balisage et la signalisation resteraient sobres telle la signature des parcs nationaux et non d'un réseau de voirie.

Le cinquième élément concerne les mesures d'apaisement. Pour assurer une vocation de promenade et une cohabitation harmonieuse et sécuritaire des usagers, plusieurs suggestions ont été faites en regard de l'installation de mesures d'apaisement pour les vélos. Elles comprennent, entre autres, la multiplication d'escaliers ou l'aménagement d'épingles aux angles très accentués dans les tournants du secteur de la pente de ski du Centre d'éducation physique et des sports de l'Université de Montréal (CEPSUM) et du boisé Saint-Jean-Baptiste (M. Luc Ferrandez, doc. 7.3, L2106-2111). D'autres participants proposent de faire le chemin plus pentu ou d'aménager le chemin de façon segmentée et non linéaire, ponctué de haltes et d'aménagements (doc. 8.1, p. 2 ; M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1376-1381).

Afin de minimiser les effets sur le milieu récepteur, la commission croit que la meilleure façon d'apaiser la circulation est de respecter la topographie actuelle. Le tracé serait donc naturellement sinueux et pentu à certains endroits, défavorisant ainsi un comportement « de véhicule » qu'incite souvent un tracé linéaire et faiblement pentu (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1320-1323). Par ailleurs, l'implantation de mesures d'apaisement, tels les dos d'âne, tendrait à artificialiser le milieu et contribuerait à faire du chemin « un parcours du combattant », décourageant ainsi son utilisation par les familles.

- *Pour la conception du chemin de ceinture, la commission recommande l'établissement de critères d'aménagement fondés sur le respect du caractère des lieux et le maintien de l'ambiance de contact avec la nature. Les critères d'aménagement sont les suivants :*
 - être le moins intrusif possible quant au revêtement et à la largeur du chemin ;
 - arborer une vision unificatrice, discrète et un sens du design de qualité pour le mobilier ;
 - adopter une signature sobre pour le balisage et la signalisation, comme celle utilisée dans les parcs nationaux ;
 - utiliser la topographie existante à des fins d'apaisement de la circulation cycliste.

Protéger les milieux naturels

Héritage Montréal s'inquiète de l'insuffisance de l'évaluation des effets potentiels négatifs sur le milieu liés à la construction du chemin. Ces effets comprendraient le nivellement ou la banalisation de la topographie, la stabilisation ou l'élimination des affleurements rocheux ainsi que l'abattage et l'élagage d'arbres pour l'installation de grilles ou de mains courantes, ou pour la sécurisation d'un parcours (doc. 8.3, p. 7). Pour le Conseil du patrimoine de Montréal, l'aménagement du chemin ne doit pas se faire au détriment des boisés que l'on veut mettre en valeur (doc. 2.11, p. 4).

Les mécanismes de protection en place

La commission a revu les différents régimes et outils mis en place ou suggérés pour la protection des milieux naturels de la montagne. Dans les paragraphes qui suivent, elle les présente succinctement et indique leurs liens et effets présumés sur la construction du futur chemin de ceinture.

Les sommets et les flancs du mont Royal font partie d'un des écoterritoires¹ identifiés dans la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* de 2004. Ceci signifie que les sections du chemin qui traversent cet écoterritoire doivent tenir compte des objectifs de conservation et d'aménagement qui s'y appliquent. Ils ont trait, entre autres, à la préservation des peuplements forestiers exceptionnels sur le flanc nord qui seraient de « rares vestiges de la forêt originelle du mont Royal » et à la protection des espaces forestiers comme lieux d'alimentation et de nidification d'une grande diversité d'oiseaux (doc. 4.2).

En matière de protection de la biodiversité, le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (PPMVMR) de 2008 établit des critères de gestion et des mesures de protection des milieux naturels. Ces critères et mesures varient suivant le caractère et la valeur écologique des territoires concernés. Par exemple, la construction de bâtiment² ou la modification de la topographie autrement qu'à des fins de mise en valeur ou de conservation des milieux naturels, sont strictement interdites dans les zones appelées « noyaux primaires » (zones d'intégrité écologique) et « noyaux à consolider ». Alors que ces interventions sont permises, sous réserve du respect de critères spécifiques, dans les zones identifiées « zones tampon » (doc. 3.1, annexe 1, p. 78-79).

Plusieurs sections du chemin de ceinture se trouvent à l'intérieur de zones faisant l'objet des critères de protection mentionnés précédemment. Ces zones se retrouvent principalement dans les tronçons 4C, 5 et 6 et à la jonction du chemin Olmsted et du tronçon 2A. Les mesures impliqueraient, entre autres, d'éviter le nivellement (remblais et déblais) dans certaines parties des tronçons 5 et 6. Par contre, un changement de topographie serait permis pour mettre en valeur des parois rocheuses dans le tronçon 5 ou le patrimoine archéologique dans le tronçon 6.

Par ailleurs, dans le cadre de la protection et de la mise en valeur du mont Royal, différents engagements ont été proposés aux 14 propriétaires institutionnels présents sur la montagne en regard de la mise en valeur et de la protection des patrimoines existants sur leur territoire. L'ensemble de ces engagements devrait constituer à terme le *Pacte patrimonial du Mont-Royal* (doc. 3.1, p. 3 et 72). Cinq institutions sont concernées par le chemin de ceinture. Par exemple, certains aspects du plan vert du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, faisant partie de ces engagements, sont liés à l'aménagement du chemin (doc. 3.14, p. 13-14). De plus, la Ville doit négocier avec la Défense nationale une entente pour aménager un corridor écologique sur une bande de terrain du côté nord-ouest du Manège militaire, corridor qui sera en lien avec la future voie sud du chemin Remembrance ou tronçon 2B (doc. 3.14, p. 13 et 3.12, p. 8 ; M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1783-1814).

Un des principes du pacte patrimonial est la conservation du mont Royal lui-même comme bien collectif, ce qui constitue le principe prioritaire de toute action à l'égard de la montagne. Il a pour effet d'identifier ce qui doit être conservé et protégé de façon prioritaire, dont notamment des écosystèmes, des vues, des paysages et des éléments du patrimoine bâti et archéologique (doc. 3.1.1.4, p. 1 du projet PPMVMR, doc. 5.1). La commission estime qu'on est alors en droit

¹ Un écoterritoire est un secteur identifié par la Ville où la protection et la valorisation des espaces naturels s'y trouvant ont été jugées prioritaires. Ils sont au nombre de dix (doc. 4.2).

² Un bâtiment est défini comme une construction ou une partie de construction qui serait utilisée ou destinée à être utilisée pour abriter ou recevoir, entre autres, des personnes ou des animaux (doc. 3.1, annexe 1, p. 78).

d'exiger que les mesures inscrites dans l'ensemble de ces documents soient respectées lors des travaux de construction du chemin de ceinture.

Le patrimoine arboricole

Le Conseil du patrimoine de Montréal et Héritage Montréal ont souligné le besoin de protéger le patrimoine arboricole lors de l'aménagement du chemin de ceinture. Pour le Conseil, les travaux dans le boisé Saint-Jean-Baptiste « devraient se faire avec la plus grande précaution pour protéger les arbres de valeur qui ont survécu aux remblais » (doc. 2.11, p. 4). Héritage Montréal s'est inquiété du fait que des travaux longeant le tronçon 4B dans le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges aient été entrepris en l'absence de règles de protection et de mise en valeur du mont Royal et de son patrimoine paysager (doc. 8.3, p. 8).

Pour les travaux longeant la section 4C du chemin, le cimetière se doit d'observer une de ses propres règles indiquée dans son plan vert et qui est celle de préserver la limite sud du bois de l'Université de Montréal. En plus, toutes interventions dans l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, dont la coupe d'arbres, doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation adressée au ministère de la Culture et des communications et de la Condition féminine (MCCCF) qui délivre un permis, le cas échéant ; elles doivent également être soumises au Conseil du Patrimoine de Montréal qui lui, émet un avis (doc. 6.6, p. 1).

La Ville possède également une réglementation concernant l'abattage d'arbres situés sur une propriété privée, réglementation qui s'applique aux propriétaires institutionnels. Par ailleurs, la *Politique de l'arbre de Montréal* préconise que tout arbre situé sur un terrain public devrait faire l'objet d'une demande d'abattage, comme c'est le cas sur les terrains privés. De plus, l'abattage d'un arbre situé sur un terrain public ne devrait se faire que pour des raisons dites justifiables. Par exemple, si l'arbre constitue un obstacle incontournable à un projet, son abattage pourrait être autorisé (doc. 4.1, p. 22). Dans le but de protéger le patrimoine arboricole, le chemin de ceinture devrait préconiser un tracé qui éviterait de telles situations.

La commission estime que le respect des engagements du Pacte patrimonial du Mont-Royal et des normes régissant l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal appelle la Ville de Montréal à la vigilance pour la planification détaillée de chaque tronçon du chemin de ceinture et de leur réalisation. En tant que protecteur de ce patrimoine, il lui revient d'en assurer leur observance. La commission constate que des outils de protection sont en place et qu'il faudrait en tenir compte.

Les lieux de moindre qualité

Pour la Ville, construire le chemin de ceinture est une façon d'inciter l'amélioration de lieux de moindre qualité et de requalifier des lieux qui ont été dégradés avec le temps (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L177-180). Le Conseil du patrimoine considère qu'un effet positif du projet serait la réhabilitation des secteurs négligés du mont Royal, secteurs qui auront, avec l'aménagement du chemin de ceinture, « une soudaine visibilité ». Les gestionnaires de ces lieux devront alors, à moyen terme, en améliorer l'apparence (doc. 2.11, p. 4).

Certaines des mesures prévues au pacte patrimonial influent directement sur l'implantation du chemin de ceinture. Elles comprennent, pour le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, en plus de

préservé la limite sud du bois de l'Université de Montréal, la création d'une zone tampon sur le pourtour du Bois central et du bois de l'Université de Montréal ainsi que la création d'un massif forestier sur le pourtour de sa zone opérationnelle (doc. 3.14, p. 14). L'Université de Montréal doit, quant à elle, renaturaliser l'ancien dépôt à neige situé sur le flanc nord (doc. 3.14, p. 13).

La Ville estime que d'autres sites dégradés requièrent des interventions qu'elle doit prendre à sa charge. Ils comprennent le boisé longeant le boulevard du Mont-Royal et certains secteurs du boisé Saint-Jean-Baptiste. Dans ce dernier cas, la Ville doit décider de plus dans quelle mesure la section des remblais datant de 1975 doit être remise en état (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L423-427, et visite de site du 8 juin 2008).

La commission suggère de revoir les besoins de renaturalisation ou de reforestation des secteurs riverains au chemin selon l'approche prévue au PPMVMR concernant le maintien de la biodiversité et le renforcement de la biomasse du mont Royal. Par ailleurs, la Ville souligne le cas du boisé du parc du Mont-Royal où une évaluation du système des eaux de surface et des résurgences, ainsi que du type de drainage doit être effectuée avant de déterminer la signature exacte de la canalisation du chemin de ceinture (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L2515-2522, Michel Devoy, doc. 7.1, L1251-1254). Le PPMVMR souligne qu'il y a nécessité de développer une stratégie de gestion des eaux de surface de la montagne. La commission estime que le chemin de ceinture, en tant que parcours cernant la montagne, pourrait servir de levier à l'établissement des connaissances attendues à cet égard puisqu'il y a nécessité de l'équiper d'un système de canalisation et de drainage qui contribuerait à freiner la dégradation des milieux naturels et à restaurer les secteurs déjà fragilisés.

Planifier les usages

Le chemin de ceinture permettrait la pratique d'activités de loisirs estivales et hivernales, et requerrait diverses activités d'entretien. Compte tenu des contraintes établies pour la protection des milieux naturels et paysagers, ainsi que de la nécessité d'établir une cohabitation harmonieuse et sécuritaire, la commission estime que les activités de loisirs devraient être planifiées selon les particularités qu'offre le chemin de ceinture. Quant aux activités d'entretien, elles doivent répondre aux mêmes contraintes. Elles devraient donc être planifiées de façon à minimiser les effets négatifs du passage des équipements.

Pour la saison estivale, le chemin de ceinture serait polyvalent pour piétons et cyclistes, et d'accessibilité universelle. La raquette et le ski de fond seraient des activités envisagées éventuellement pour l'hiver. Une cohabitation harmonieuse et sécuritaire de ces activités requiert des règles d'usage qui tiennent compte des particularités de chaque tronçon et notamment des secteurs pentus du chemin.

À ces particularités s'ajoutent des contraintes d'entretien hivernal. Les activités de promenade, de raquette et de ski de fond exigent chacune des conditions de neige et d'entretien différentes (M. Frédéric Cormier, doc. 7.2, L1402-1409 ; doc. 8.7, p. 1). Le représentant de l'Université de Montréal souligne d'ailleurs les difficultés de maintenir la section 4B dégagée pour le ski de fond (M. Robert Couvrette, doc. 7.2, L1895-1899). La majorité des voies cyclables qui empruntent les grands parcs ne sont pas ouvertes l'hiver pour des raisons de sécurité

(M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1290-1292, et doc. 7.2, L1437-1439). Ainsi, la promenade à pied ou à bicyclette nécessiterait l'utilisation d'équipements d'entretien adéquat, faisant craindre un élargissement éventuel du chemin. L'ajout d'abrasifs pour parer aux conditions de glace serait également requis. La commission estime que ce sont des exigences à exclure, à tout le moins, dans les parties boisées.

De plus, les panoramas et les vues devront être maintenus (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1388-1389). La commission considère que si les vues et les panoramas sont maintenus d'une façon régulière, ils ne devraient pas exiger de l'équipement lourd, qui nécessiterait un élargissement éventuel du chemin.

- *La commission recommande que, l'été comme l'hiver, les pratiques de loisirs, l'entretien ainsi que les règles d'usage du chemin de ceinture soient déterminés à partir des conditions et des contraintes de chaque tronçon.*

3.3 Une meilleure accessibilité fonctionnelle et de découverte

La première caractéristique du chemin de ceinture est de circonscrire la montagne. Le chemin est vu également comme « une occasion de sortir du parc du Mont-Royal et d'explorer la montagne » (doc. 8.5, p. 2). Une deuxième caractéristique serait donc d'offrir une accessibilité fonctionnelle et de découverte à d'autres circuits reliés au chemin.

Mettre en valeur les différents patrimoines de la montagne

Pour la Ville, le chemin servirait à relier des sites d'une qualité exceptionnelle en regard de leur paysage et de leur patrimoine naturel (géologique et morphologique). Il contribuerait également à mettre en valeur le patrimoine culturel (commémoratif, architectural et d'aménagement paysager) de la montagne (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L 529-570 et doc. 7.2, L433-436). La Ville considère « qu'éventuellement, il pourrait se greffer d'autres liens » (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L474-475).

Pour certains, le tracé devrait être déterminé en fonction de la mise en valeur des patrimoines en présence et de façon à permettre la meilleure découverte des lieux (doc. 8.5, p. 4). La Ville devrait également éviter que certaines portions utilisent des espaces résiduels ou emprunte un trajet « par défaut » (doc. 8.5, p. 4). Par exemple, il y aurait lieu de prévoir un trajet dans le Cimetière Mont-Royal, trajet qui pourrait mettre en valeur son patrimoine funéraire au même titre que celui du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges et dont l'absence a été soulignée par Les amis de la montagne et le Conseil du patrimoine de Montréal (M. Jean-François Hallé, doc. 7.3, L1706-1707 ; doc. 2.11, p. 5). De plus, pour Les amis de la montagne, il faudrait faire un tracé qui permettrait d'apprécier les infrastructures de l'Université de Montréal. Le passage actuel derrière le pavillon Roger-Gaudry ne permet pas d'admirer cet immeuble sous son meilleur profil (M. Jean-François Hallé, doc. 7.3, L1704-1707). Comme le suggère un autre participant, il serait souhaitable d'assurer une interface entre le chemin de ceinture et certains sentiers piétonniers du campus, offrant ainsi une expérience intéressante en regard des patrimoines paysager et architectural présents (M. Alexandre Maltais, doc. 7.1, L 1992-2000). La commission considère que la Ville devrait prévoir, avec l'Université de Montréal, une

extension au chemin de ceinture dans la section 4B afin d'offrir aux promeneurs le patrimoine architectural du campus.

De plus, la commission a souligné, lors de la 1^{re} partie de la consultation, l'absence d'un circuit qui mettrait en valeur le patrimoine archéologique du tronçon 6. Comme le souligne la Ville, une vision globale pour la montagne est nécessaire pour le développement et la protection de ce potentiel (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L2731-2734). La commission estime toutefois que les sites préhistoriques (BjFj-097 et BjFj-134) et historiques (BjFj-097) déjà identifiés pourraient être mis en valeur par un sentier ou boucle en extension du chemin de ceinture, avec une installation adéquate pour les protéger du pillage (doc. 3.11, p. 16).

La Ville prévoit l'aménagement de points d'observation pour la mise en valeur de vues exceptionnelles sur la ville et les paysages environnants. Le chemin offrirait également des vues intérieures de la montagne remarquables, soulignées dans le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (doc. 1.1, p. 62 ; doc. 3.1, p. 27-28). Quelques sentiers secondaires et haltes pourraient être prévus, offrant des points d'observation de ces vues intérieures, par exemple dans le boisé de l'Université et dans les cimetières.

De même, le tracé des tronçons 4C, 5 et 6 devrait être déterminé de façon à mettre en valeur les patrimoines géologiques et arbustifs présents. Lors de la visite de terrain, la commission a été à même de constater, par exemple, la présence de chênaies rouges dans le boisé Saint-Jean-Baptiste. Le boisé de l'Université de Montréal (tronçon 4C) aurait également une valeur remarquable, selon le Conseil du patrimoine de Montréal (visite de site du 7 juin 2008 ; doc. 2.11, p. 4). La Ville reconnaît l'importance de mettre en valeur le patrimoine géologique de la montagne, par exemple dans le boisé Saint-Jean-Baptiste. D'autres emplacements existent ailleurs comme le long du chemin Remembrance du tronçon 2B. La commission estime qu'une étude systématique des endroits où le patrimoine géologique mériterait d'être mis en valeur doit être réalisée (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L 1944-1958 et 1968).

La commission juge donc important de prévoir d'autres boucles ou extensions au chemin de ceinture qui donneraient l'occasion d'admirer pleinement les différents patrimoines de la montagne. Le chemin devrait être pensé comme servant de tremplin vers ces parcours de découverte.

- *La commission recommande que, lors de l'exercice de finalisation du tracé, la Ville tienne compte non seulement des patrimoines naturels et paysagers en présence, mais qu'elle s'assure de mettre en valeur d'autres éléments présents, tel que le patrimoine écologique, bâti et archéologique de la montagne. Pour ce faire, elle recommande à la Ville d'utiliser des sentiers existants ou de prévoir des extensions au circuit de base.*

Un parc des trois sommets

Se basant sur une citation des amis de la montagne en 1990, la Ville considère que le chemin de ceinture permettrait d'offrir une meilleure compréhension de la réalité géographique des sommets Mont-Royal, Outremont et Westmount (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L617-619, et doc. 7.2, L604-606).

Des participants ont toutefois rappelé que le projet ne touche que deux des trois monts alors que le plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal de 1990 « structurait le concept primordial de parc des Trois Sommets » et voulait étendre le parc du Mont-Royal à la montagne et la montagne à la ville (doc. 8.1, p. 1 et 5 ; M. Alain Tremblay, doc. 7.3, L85-89).

Le parc Summit est dominé par des peuplements matures d'érable à sucre et de chênes rouges qui font partie des bois de la couronne verte de la montagne dont la valeur écologique doit être protégée (doc. 3.4, p. 9 et 15). De plus, les vélos y sont interdits (doc. 3.17, p. 11).

Le Conseil du patrimoine de Montréal suggère que la mise en valeur du mont Royal passe par la reconnaissance des trois sommets. Lors du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance, les villes de Montréal et de Westmount devraient s'entendre pour permettre au chemin de passer par le mont Summit (doc. 2.11, p. 4).

Les discussions sur le réaménagement de cet échangeur seraient déjà commencées. De plus, l'idée d'avoir un corridor vert entre le parc du Mont-Royal et le parc Summit fait consensus à la Table de concertation du Mont-Royal. Selon la Ville, l'accessibilité au sommet Westmount pourrait alors s'inscrire dans un projet de conservation de la biodiversité (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L 1740-1775). La commission constate donc une ouverture de la part de la Ville de réaliser, éventuellement, un chemin piétonnier joignant le chemin de ceinture au sommet Westmount. Tel que suggéré par un participant, il serait intéressant d'offrir une voie sécuritaire en forme de passerelle au-dessus du chemin de la Côte-des-Neiges (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L358-363).

- *La commission constate que le désir de relier les trois sommets faisait partie des propositions initiales de la mise en valeur de la montagne. Elle recommande donc d'y donner suite lors de la reconfiguration de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance. Considérant la valeur écologique du secteur, elle recommande de prévoir un chemin piétonnier seulement, qui joindrait le chemin de ceinture au sommet Westmount.*

Les espaces verts des alentours

Une proposition d'un participant consistait à pousser le concept d'une randonnée, sous le couvert boisé du chemin de ceinture, aux quartiers avoisinants par une extension de ce qui pourrait être un réseau de chemins verts joignant, entre autres, les parcs du Plateau Mont-Royal (Laurier, Lafontaine, la nouvelle promenade Berri, le carré Saint-Louis) et les parcs de l'Université McGill, du Mont-Royal et Jeanne-Mance (doc. 8.4, p. 4-5).

Outre les parcs du Mont-Royal, Jeanne-Mance et Summit, l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal comprend également une demi-douzaine de parcs de plus petite taille et des espaces gazonnés recouvrant six réservoirs d'eau potable (doc. 3.1, p. 35, 44). Le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* de 2008 suggère de déterminer des critères d'utilisation de ces espaces verts (doc. 3.1, p. 44). Comme le suggère un participant, il serait intéressant de tenir compte de cette éventualité dans la planification des accès au réseau des rues avoisinantes (M. Luc Ferrandez, doc. 8.3, L1999-2003). Allant dans le sens des principes de développement durable et de verdissement du territoire que la Ville s'est donné, la commission

suggère qu'il serait intéressant de créer des accès à différents circuits pour les cyclistes et les piétons à partir du chemin de ceinture et qui rejoindraient les parcs et espaces verts des quartiers riverains.

Par ailleurs, une étude a été faite pour évaluer la valeur écologique des terrains boisés d'intérêt situés sur les propriétés institutionnelles de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (doc. 3.4). Le boisé de l'Oratoire en serait un. Certains participants ont souligné l'intérêt de le joindre au chemin de ceinture (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L372-373 et M. Jean-François Hallé, L1787-1789). Il pourrait faire partie d'un circuit de randonnée pédestre qui ferait la boucle à partir du parc Summit par la coulée verte entre les conciergeries de Ridgewood et arriverait au jardin du chemin de croix de l'Oratoire. De là, un retour pourrait être prévu par le chemin Queen-Mary vers le tronçon 3 du chemin de ceinture (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L366-380). La commission suggère à la Ville de soutenir l'aménagement et la réalisation de cette boucle : sommet Westmount—Ridgewood—oratoire Saint-Joseph-du-Mont-Royal—chemin Queen-Mary—tronçon 3 du chemin de ceinture.

L'accès aux réseaux existants

Le réseau de piste cyclable de la Ville, lorsque complété, relierait les quartiers de Côte-des-Neiges, d'Outremont et du Plateau Mont-Royal au centre-ville (doc. 3.18). Il est déjà prévu de joindre le chemin de ceinture à cette voie cyclable par l'entrée située sur l'avenue Decelles, à l'intersection du chemin Queen-Mary. L'accès aux flancs est et nord est également assuré par les pistes de la rue Rachel et de l'avenue du Parc, en empruntant le tronçon 1. Des participants ont demandé que le sommet nord soit également accessible par le campus de l'Université de Montréal pour les cyclistes et les piétons (M. Nicolas Descroix, doc. 7.1, L946-955; M. Alexandre Maltais, doc. 7.1, L1998-2000).

Dans le cadre de la consolidation de son réseau cyclable, projet amorcé en 2008, la Ville prévoit faire le tour de la montagne du côté d'Outremont, en reliant le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, l'avenue Vincent-D'Indy, le boulevard Édouard-Montpetit et l'avenue Decelles (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L520-524). L'annonce de ces voies cyclables ayant été faite récemment, l'arrimage entre la Direction des transports de la Ville et l'Université reste à faire (M. Michel Devoy, doc. 7.2, L1474-1481). La commission estime toutefois que la partie nord du chemin de ceinture pourrait être accessible par le campus à partir du réseau cyclable d'Outremont et non seulement par Decelles.

Par ailleurs, il a également été porté à l'attention de la commission qu'un certain nombre de cyclistes utilisent, comme trajet à l'intérieur du parc, les terrains de l'hôpital Royal Victoria situés près d'une boucle du chemin Olmsted, pour en ressortir par la rue Peel (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L2121-2124).

- *Afin d'éviter des problèmes d'achalandage aux entrées prévues pour les cyclistes au chemin de ceinture, la commission recommande à la Ville de prévoir des accès supplémentaires autres que l'entrée Decelles ou le tronçon 1.*

Lors de la visite de site du 7 juin et dans le registre de commentaires, des participants ont déploré le fait qu'il n'y ait pas d'accès publics entre le sommet nord et la station de métro Édouard-Montpetit (doc. 8.7, p. 1). Le plan de protection et de mise en valeur de 2008 suggère un aménagement par l'avenue Vincent-D'Indy (doc. 3.1, p. 56). Le représentant de l'Université de Montréal a confirmé que les seules voies présentement accessibles sont des sentiers de l'Université qui se rendent jusqu'au chemin de Polytechnique et qu'aucun accès n'est prévu pour rejoindre le sommet Outremont à partir du boulevard Édouard-Montpetit (M. Robert Couvrette, doc. 7.2, L1497-1501).

La commission reconnaît qu'en raison des responsabilités civiles et d'entretien à partager entre la Ville et l'Université, une telle option présente des contraintes. Elle estime toutefois qu'elles ne sont pas insurmontables. La station de métro Université-de-Montréal donne également accès au chemin de ceinture par le chemin de la Rampe (doc. 6.8).

- *La commission recommande à la Ville de revoir, avec l'Université de Montréal, les options d'aménagement requis pour assurer l'accès du chemin aux usagers du métro, à partir d'une des stations situées sur le boulevard Édouard-Montpetit.*

3.4 Les problématiques particulières

Dans les sections qui suivent, la commission examine les problématiques particulières à chaque tronçon soulevées par les participants.

Le tronçon 2

Le Réaménagement du chemin Remembrance, section 2B

Le secteur Remembrance aurait toujours été un lien privilégié entre la montagne et la ville. Vers 1870, il faisait partie de la propriété Smith à laquelle il donnait accès. Par contre, il ne faisait pas partie du plan d'aménagement d'Olmsted, ce dernier esquissant toutefois un lien piétonnier vers l'ouest. Vers 1947, la voie longeant le cimetière, ou chemin Shakespeare, fut empruntée par le tramway pour gravir la montagne (doc. 3.8, p. 16). En 1955-1958, le plan de Clarke et Rapuano prévoyait l'aménagement d'une route de plaisance ou « parkway ». Le tracé empruntait, en partie, le chemin Shakespeare auquel s'ajoutaient une deuxième voie et un embranchement le long du lac aux Castors se rendant jusqu'à l'avenue des Pins (doc. 3.14, p. 20). Cet embranchement, que la Ville considère comme une voie rapide vers le centre-ville, n'a jamais été réalisé (doc. 1.1, p. 12 ; M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L240-246).

En accord avec les orientations que la Ville s'est données en matière de développement durable et dans son Plan d'urbanisme de 2004, le chemin Remembrance redeviendrait ce qu'il était jadis, c'est-à-dire qu'il passerait de quatre à deux voies et la voie sud serait utilisée pour aménager le tronçon 2B du chemin de ceinture (doc. 4.4, action 2.3 du plan d'action, phase 2007-2009 ; doc. 4.6, partie I, section 4.20 ; M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L263-265). Réduire la circulation de transit présente sur ce chemin est une orientation du plan de mise en valeur de la montagne de 1992, réitérée en 2008 (doc. 1.1, p. 16 ; doc. 3.2.1, p. 35 de PPMVMR, doc. 5.1). La commission révisant le projet de *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal* (PPMVMR) s'est d'ailleurs penchée sur cette proposition du Plan de réduire de quatre à deux voies le chemin Remembrance

et la voie Camillien-Houde et d'en interdire la circulation de transit. La commission considère qu'il revient à la Ville de statuer sur les recommandations de cette commission.

Par contre, un participant à la consultation publique sur le chemin de ceinture, représentant un syndicat de 70 copropriétés du quartier Côte-des-Neiges, considère inacceptable d'utiliser la voie sud du chemin Remembrance pour en faire une piste polyvalente pour piétons et cyclistes. Il suggère de réduire la largeur du chemin pour y faire passer une piste cyclable en chaussée désignée, comme ailleurs à Montréal et, de poursuivre le sentier piétonnier en prolongement de la rue Hill Park Circle dans le boisé, en bordure de l'immeuble de la Défense nationale. Pour ces citoyens, le chemin Remembrance possède à la fois une fonction importante de détente et de transit (doc. 8.2, p. 1). Dans le réaménagement futur du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde, la commission recommande donc à la Ville de tenir compte de l'utilité pratique et ludique qu'en retirent les résidents des quartiers avoisinants.

Par ailleurs, sur les figures déposées au dossier pour le tronçon 2B, les voies piétonnières et cyclables s'entrecroisent à plusieurs reprises. Ce ne sont que des plans préliminaires, mais la commission estime que la partie piétonnière devrait être prioritairement à la droite du tracé. De plus, lors du réaménagement global du chemin et de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance, la commission estime que les parties asphaltées devraient être renaturalisées, en accord avec les propositions du PPMVMR à l'effet de minimiser les surfaces minéralisées.

- *La commission recommande de faire du secteur 2B du chemin de ceinture un parcours sécuritaire, renaturalisé et de limiter les entrecroisements répétés entre les voies piétonnes et cyclables et avec celles de la chaussée du réseau routier.*

Le tronçon 3

Le secteur derrière le Centre funéraire Côte-des-Neiges, section 3A

Pour la Ville, cette section serait destinée aux vélos seulement, avec un aménagement à l'arrière du Centre funéraire. Les piétons utiliseraient le trottoir le long du chemin de la Côte-des-Neiges (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L291-293). Des participants estiment que cette section devrait être polyvalente et située entièrement à l'arrière du Centre. Le trottoir à l'avant, moins d'un mètre de largeur, comporte un arrêt d'autobus qui serait, aux dires des participants, déjà très achalandé. Un achalandage accru de piétons causerait des congestions et des problèmes de sécurité. Pour ce faire, l'élargissement requis du chemin de ceinture à l'arrière du Centre funéraire nécessiterait alors le déplacement de quelques tombes. Les sépultures sont situées à l'arrière d'un transformateur d'Hydro-Québec et les familles pourraient alors se faire offrir un meilleur emplacement (M. Alain Tremblay, doc. 7.2, L779-780, et doc. 7.3, L324-329 ; M. Jean Décarie, doc. 7.3, L313-315, et 592-594 ; doc. 8.1, p. 5). Une autre solution proposée serait d'utiliser un élargissement devant le Centre funéraire lors du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance pour faire passer les cyclistes (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L338-344).

Le représentant du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges estime que des discussions ont eu cours durant de nombreuses années, avec la Ville et le Centre funéraire Côte-des-Neiges, pour trouver les meilleures solutions en regard du tracé et de l'aménagement du chemin de ceinture sur leurs propriétés. La position officielle du cimetière est qu'il n'y aura aucune exhumation pour donner

des emprises additionnelles au chemin de ceinture (M. Yoland Tremblay, doc. 7.2, L1639-1640).

Le Conseil du patrimoine de Montréal met en doute la compatibilité du tracé avec les fonctions entourant les funérailles qui ont lieu au Centre funéraire et qui exigent un respect. Cet aménagement devrait alors être temporaire dans l'attente d'une solution plus adéquate lors du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance (doc. 2.11, p. 5). La Ville a également souligné que cet aménagement devrait être considéré comme temporaire puisque le réaménagement de cet échangeur est prévu pour 2009/2010 (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L252-261 et L511-513).

La commission reconnaît qu'il est possible de déménager des tombes dans le respect des familles des défunts en offrant des compensations telles que suggérées. D'ailleurs, ces compensations pourraient également consister à offrir aux familles de nommer le chemin de ceinture en remerciement de leur contribution au mieux-être de la collectivité. Toutefois, elle estime que le passage derrière le Centre funéraire doit être considéré comme un aménagement temporaire et accommoder les piétons seulement. Pour les cyclistes, la Ville devrait prévoir une piste sur rue en chaussée partagée. Le plan de transport de la Ville envisage d'ailleurs d'aménager une piste cyclable sur le chemin de la Côte-des-Neiges (doc. 3.18). Une solution plus adéquate devrait être prévue lors du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance. Il serait alors possible d'y inscrire un trajet polyvalent sur le chemin de la Côte-des-Neiges, en continuité du chemin de ceinture.

La commission a également constaté, lors d'une visite de site supplémentaire, qu'il pourrait y avoir une situation de conflit entre les cyclistes et les autos des locataires dans le stationnement situé derrière l'immeuble voisin du Centre funéraire (doc. 3.13, p.1). La Ville entend aménager cet endroit de façon sécuritaire pour les usagers (doc. 6.12).

- *Lors du réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance, la commission recommande qu'un aménagement polyvalent soit intégré aux nouvelles structures. D'ici là, elle recommande de réserver l'aménagement prévu derrière le Centre funéraire Côte-des-Neiges pour les piétons seulement et d'accommoder les cyclistes avec une piste temporaire, aménagée en bordure du chemin de la Côte-des-Neiges, en chaussée partagée.*

Le secteur de la plaine du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, section 3B

La Ville propose de déplacer la clôture longeant le chemin de la Côte-des-Neiges de 11 m ou plus dans la plaine gazonnée du cimetière, offrant aux futurs usagers un parcours bordé de part et d'autre d'une rangée d'arbres déjà existants.

Pour le Conseil du patrimoine de Montréal, cette proposition paraît acceptable. Il souligne néanmoins qu'elle apporte une modification à un périmètre inchangé dans cette zone depuis le XIX^e siècle. Il est d'avis que l'aménagement de ce tronçon « devrait respecter en tous points le caractère des aménagements du cimetière et ne pas chercher à s'en distinguer » (doc. 2.11, p. 5).

Pourtant, le projet de plan directeur d'aménagement du cimetière contenait des aménagements qui, de toute façon, ont ou allaient modifier l'aspect paysager de la plaine, telles des plantations

d'arbres, la création de bassins pour rappeler l'ancien ruisseau Rimbaud et l'ancien étang et, l'aménagement de deux jardins de sépulture (doc. 5.2, p. 11 et 15). Quelques intervenants à la consultation de ce plan, en 2004, avaient d'ailleurs suggéré que des espaces de cette plaine soient cédés à la Ville et intégrés au parc du Mont-Royal afin de créer un espace vert sur le versant ouest de la montagne, au même titre que la ferme Fletcher et le parc Jeanne-Mance sur le versant est (doc. 5.2, p. 24).

La commission estime que cette partie du chemin de ceinture serait probablement un secteur très apprécié des promeneurs en raison de la magnifique vue sur la plaine du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges. De plus, déplacer la clôture de 11 m permettrait d'acquérir un espace vert public sur le flanc ouest de la montagne. Par ailleurs, les autorités du cimetière tiennent à ce que leur périmètre institutionnel soit entièrement clôturé. Faire passer le chemin à l'intérieur de cette clôture, peu importe sa localisation, restreindrait alors les utilisateurs à emprunter le chemin aux horaires du cimetière.

La commission considère donc approprié de maintenir le tracé du secteur de la plaine du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges tel que proposé par la Ville.

La maison historique Jarry-dit-Henrichon, section 3B

Le tracé de la Ville passerait devant la maison Jarry-dit-Henrichon. Le projet de plan directeur d'aménagement du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges prévoyait l'aménagement éventuel d'un centre d'interprétation de l'histoire du cimetière et d'un poste d'accueil dans cette maison (doc. 5.2, p. 11).

En raison de cette vocation future de la maison historique, deux participants suggèrent d'éviter de la couper de la rue Decelles et de faire passer le chemin de ceinture à l'arrière. Il existe toutefois un petit abri ou garage privé à cet endroit et également un arbre mature, possiblement centenaire. La structure pourrait être démolie et le secteur transformé en halte de repos pour les promeneurs. La commission estime que la Ville devrait examiner la faisabilité de cette proposition.

- *Dans un esprit de protection du caractère muséal futur qui sera attribué à la maison historique Jarry-dit-Henrichon, la commission recommande à la Ville d'examiner la faisabilité de faire passer le chemin de ceinture à l'arrière de la maison plutôt qu'à l'avant.*

Le tronçon 4

Le secteur devant les pavillons Marcelle-Coutu et Jean-Coutu, section 4B

L'entente de la Ville avec l'Université de Montréal est de faire passer le chemin de ceinture à la frontière entre le campus et le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges sur l'îlot de verdure qui borde ce dernier. De largeur suffisante, l'emprise se réduit à 3,4 m entre les pavillons Marcel-Coutu et Jean-Coutu et le mausolée Esther-Blondin (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L337-339, et 365-371 ; M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1402-1403). Le chemin serait coincé entre la clôture du cimetière et le chemin de Polytechnique qui est de fait un chemin de service pour les immeubles du campus qui le longent. Il est difficile alors de faire cohabiter piétons et cyclistes de façon

sécuritaire sur une longueur d'environ cent mètres. Pour la Ville, une des solutions serait de faire traverser et passer les piétons sur le trottoir longeant les pavillons Marcel-Coutu et Jean-Coutu (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1405-1408, L1418-1419). Cet endroit est également reconnu par la Ville et certains participants comme un passage ingrat sur le plan visuel, surtout pour le piéton qui déambule plus lentement que le cycliste (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1430-1435 ; doc. 8.4, p. 11 ; M. Jean Décarie, doc. 7.1, L1446).

Il a été proposé de laisser à cet endroit la priorité aux piétons et de faire passer les cyclistes sur le chemin de Polytechnique en prévoyant un marquage au sol (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L279-282 ; M. Alain Tremblay, doc. 7.2, L885-888). En termes de responsabilité légale, la Ville souligne que de faire passer les cyclistes sur une partie de la chaussée du chemin de Polytechnique est plus problématique que sur son propre territoire, puisqu'il s'agit d'une emprise négociée avec un propriétaire institutionnel (M. Michel Devoy, doc. 7.2, L899-906). Le représentant de l'Université de Montréal estime également que pour des raisons de sécurité, il serait difficile de faire côtoyer la piste et la rue puisque 50 000 personnes ont accès au site quotidiennement. Le chemin de Polytechnique sert d'accès aux livraisons de produits de restauration pour les pavillons et pour la collecte des déchets notamment (M. Robert Couvrette, doc. 7.2, L1868-1976).

La commission endosse la proposition des participants puisqu'elle serait plus sécuritaire que celle de faire traverser aux piétons la piste cyclable et le chemin de Polytechnique. La commission considère que le chemin véhiculaire longeant l'îlot de verdure peut être partagé par une voie cycliste unidirectionnelle et désignée à cette fin (doc. 1.1, p. 34). L'autre voie unidirectionnelle emprunterait une partie de la largeur du chemin de ceinture déjà prévue. La Ville devrait alors négocier, les éléments de responsabilité à sa charge, avec l'Université de Montréal comme elle aura à le faire pour le reste du tronçon 4.

- *La commission recommande à la Ville d'examiner, avec l'Université de Montréal, la possibilité d'aménager un chemin polyvalent dans le secteur étroit de la section 4B en utilisant l'emprise prévue pour les piétons et une piste unidirectionnelle pour les cyclistes, et compléter la largeur requise pour la bidirectionnalité de la piste par une chaussée désignée d'environ cent mètres sur rue dans l'emprise du chemin de Polytechnique.*

Le secteur de l'ancien dépôt à neige, section 4C

Ce secteur est devenu un stationnement temporaire de l'Université de Montréal. Pour la Ville il est à requalifier afin de tirer parti de la vue exceptionnelle qu'il offre au-delà même de l'île de Montréal. Des participants suggèrent un retour à la morphologie d'origine ou bien proposent un aménagement spécifique (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1913-1916 ; M. Alexandre Maltais, doc. 7.1, L1883-1890 ; doc. 8.4, p. 18). Ce secteur relève toutefois de la responsabilité de l'Université qui s'est d'ailleurs engagée à le renaturaliser (doc. 3.14, p. 13).

Comme indiqué par la Ville, la question est de savoir dans quelle mesure il faut revenir à la topographie originelle et comment l'effet visuel des vues sur ce flanc de la montagne peut être minimisé ? Dans quelle mesure la renaturalisation du site devrait-elle préserver s'il y a lieu les nouveaux milieux écologiques qui s'y sont installés au cours des ans (M. Daniel Chartier,

doc. 7.1, L1925-1933 et L1972-1975) ? Elle considère toutefois que sa responsabilité se limite à assurer la meilleure intégration possible du chemin de ceinture au devenir de ce secteur et aux actions de restauration envisagées par l'Université de Montréal pour celui-ci (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1941-1956).

Pour le Conseil du patrimoine de Montréal, ce site fait partie des secteurs négligés du mont Royal et leur restauration ferait partie des effets positifs du projet (doc. 2.11, p. 4). La Ville considère également que le chemin de ceinture peut servir de levier d'actions ou susciter une collaboration avec les instances institutionnelles, propriétaires de territoires sur le mont Royal. Ce stationnement extérieur en serait un exemple (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1977-1979).

Tel que souligné par la Ville, la commission estime qu'une évaluation des effets écologiques et visuels devrait être faite avant de décider du cours à prendre pour la restauration de ce site, mais surtout pour décider des aménagements associés au chemin de ceinture en termes de point d'observation et de repos (chalet, kiosque, halte).

- *La commission recommande de déterminer, en concertation avec l'Université de Montréal, le type d'aménagement qui serait approprié pour le chemin de ceinture en termes de point d'observation et de repos (chalet, kiosque, halte) et qui compléterait harmonieusement les efforts de restauration envisagés.*

Le secteur de l'ancienne pente de ski du CEPSUM, section 4C

La piste de ski a été aménagée par l'Université de Montréal en 1944 et a été utilisée jusqu'à sa fermeture vers 1980. Cette pente est encore fréquentée par les skieurs et planchistes l'hiver et les cyclistes l'été (doc. 6.9, p. 2). Une valeur historique serait alors associée à ce site. Le réhabiliter nécessiterait un projet de retour à la typologie originelle puisqu'une nouvelle végétation s'est implantée depuis sa fermeture (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1908-1910).

Le sommet de la pente, aux abords du sommet Outremont, est une destination privilégiée et un lieu de convergence avec un point de vue exceptionnel sur le nord de la ville (doc. 1.1, p. 41). Les citoyens y parviennent principalement par le boisé Saint-Jean-Baptiste puisque l'accès par le territoire de l'Université de Montréal présente des contraintes d'accès qui seraient corrigées avec la venue du chemin de ceinture (M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L410-413). Selon la Ville, le plateau entre la pente et le boisé de l'Université présente également un espace potentiel pour la création d'un nouveau belvédère offrant, vers le nord-est, une vue panoramique sur Montréal (doc. 1.1, p. 40 ; doc. 3.12, p. 5).

Le secteur de l'ancienne pente de ski est dominé par une friche herbacée identifiée comme un lieu exceptionnel en raison de la présence de papillons, d'insectes et d'oiseaux qui s'en nourrissent (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1964-1968 ; doc. 6.9, p. 3). Le Conseil du patrimoine de Montréal, dans un avis portant sur le projet d'une plantation d'arbres dans ce secteur, souscrit à l'approche de conservation de cet habitat (doc. 6.9, p. 3).

Par ailleurs, plusieurs interventions sont sur la table dans ce secteur, qui aurait « un urgent besoin de planification » (doc. 6.9, p. 4). Le Conseil indique également que le sommet Outremont est en piètre état et « mérite réflexions et actions » (doc. 2.11, p. 4). La proposition initiale de 1990

suggérerait même de faire un parc de 25 ha sur le flanc nord, comprenant le boisé de l'Université, la pente de ski, le couvercle du réservoir Vincent-D'Indy et le boisé Saint-Jean-Baptiste (M. Jean Décarie, doc. 7.3, L460-465).

La proposition de la Ville est de raccorder le boisé Saint-Jean-Baptiste et le boisé de l'Université de Montréal par une pente acceptable pour le promeneur (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L2390-2392). La commission est en accord avec le Conseil du patrimoine de Montréal et estime qu'en raison des nombreuses interventions prévues et des valeurs écologiques à protéger, le secteur aurait besoin d'une planification concertée et globale.

- *La commission recommande que le chemin de ceinture dans ce secteur soit discret et aménagé dans le but de maintenir l'expérience du contact avec la nature et de protéger les valeurs écologiques du secteur. Il doit également minimiser les effets qu'il aurait sur les vues de la montagne et vers la montagne avec un aménagement paysager approprié. De plus, le chemin doit s'inscrire dans une planification globale et concertée de requalification de tout le secteur.*

Par ailleurs, Les amis de la montagne ont constaté une « dégradation importante de certains milieux naturels » de la montagne causée par la pratique du vélo de montagne sur le mont Royal. Une réflexion est en cours à la Ville et un comité en place avec ce groupe pour étudier cette problématique (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L2352-2355 ; doc. 8.5, p. 3). Les adeptes du vélo de montagne utilisent les sous-bois du parc du Mont-Royal et de certaines propriétés institutionnelles pour pratiquer leur sport. Actuellement, il n'y a aucun site aménagé pour cette discipline sur l'île de Montréal (doc. 8.5, p. 3).

Plusieurs sites potentiels sont à l'étude, dont le bas de la pente de ski du CEPsum, qui est le seul site en évaluation sur la montagne (doc. 8.5, p. 15). Une décision est attendue, mais à moyen terme seulement (M^{me} Sylvie Guilbault, doc 7.3, L1879-1882). La commission a toutefois constaté que pour le chemin de ceinture la Ville demeure dans l'emprise qui lui est accordée par l'Université de Montréal, située dans la partie supérieure du secteur. La Ville n'est donc pas contrainte par le choix final de l'emplacement potentiel du site de vélo de montagne (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L2388-2392).

Tel que le soulignent de nombreux participants, le chemin de ceinture aura pour conséquence d'inciter les vélos à utiliser davantage le mont Royal. La commission estime alors qu'il y a urgence à canaliser les différentes pratiques de ce sport dans des endroits appropriés. Un choix plus rapide que prévu d'un emplacement de pratique de vélo de montagne sur l'île de Montréal prend alors tout son sens.

Le tronçon 5

Le boisé Saint-Jean-Baptiste

Ce boisé est la propriété du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges depuis 1878. Dans une entente avec la Ville, il est prévu de le clôturer sauf aux endroits où les escarpements rendent le cimetière inaccessible par le chemin de ceinture. Le chemin serait maintenu ouvert selon les heures d'ouverture du parc du Mont-Royal (M. Michel Devoy, doc. 7.2, L1367-1377).

Un inventaire de 2006/2007 indique que le boisé possède une valeur écologique élevée du côté nord du chemin et moyenne du côté sud (doc. 3.11, p. 3). On y retrouve, entre autres, des érablières sucrières matures et des chênaies rouges matures et centenaires. Ces dernières sont des peuplements considérés rares, car ils se retrouvent presque uniquement sur le mont Royal (doc. 3.4, p. 2, tableau 1 et p. 3). La partie est du bois Saint-Jean-Baptiste serait également un des quatre secteurs de la montagne considérés importants pour le maintien d'une couronne verte (doc. 3.4, p. 9). En plus de sa valeur écologique, ce boisé possède une valeur paysagère. Il existe également une clairière offrant une vue sur l'est de la Ville, située au tiers du trajet depuis le sommet Outremont et qui pourrait être aménagée en aire de repos et de pique-nique (doc. 3.4, p. 2, tableau 1 ; doc. 3.12, p. 4 ; visite de site de la commission du 7 juin 2008).

Toutefois, ce boisé comprend également des parties dégradées en raison de la présence de remblais effectués vers 1975 et dont certains longent le chemin de ceinture. Une végétation à valeur écologique faible s'y est installée et cette zone serait un « noyau à consolider » (doc. 3.11, p. 4 et 3.14, p. 13 ; M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L420-424).

Une autre source de dégradation du milieu est la pratique du vélo de montagne. La commission a été à même de constater, lors de la visite de site du 7 juin, que certains sentiers ont été aménagés de façon illicite pour accroître la difficulté du circuit. L'urgence d'aménager un site exclusif à ce sport sur la montagne a déjà été soulignée. La Ville devrait par la suite prendre les mesures nécessaires pour décourager cette pratique dans le boisé par une campagne de sensibilisation.

Par ailleurs, le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges envisageait de faire des interventions à partir de 2026. En effet, le projet de plan directeur de 2003 du cimetière prévoyait l'aménagement d'un jardin funéraire dans la partie la plus élevée du boisé et un belvédère avec vue sur le flanc nord et nord-est. Des îlots devaient être aménagés dans les clairières du boisé. Il était également prévu d'implanter des monuments pour urnes reliés par des sentiers. L'identification de l'accès piétonnier depuis le boulevard du Mont-Royal et l'implantation d'un stationnement et d'une clôture était en étude de coûts en 2004 (doc. 5.2, p. 12). Lors de la consultation sur ce plan, plusieurs participants, dont les citoyens d'Outremont, ont demandé la protection intégrale du boisé (doc. 5.2, p. 17, 21 et 26). Dans son plan vert, la direction du cimetière s'est engagée à prolonger de 20 à 50 ans l'entente pour la délégation de ce boisé à la Ville (doc. 3.14, p. 13-14).

Tel que déjà souligné, les composantes du réseau écologique du secteur interdiraient tout bâtiment, modification de la topographie ou réalisation d'aménagements sauf dans un but de mise en valeur ou de conservation des milieux naturels (doc. 3.1, p. 78-79). Toutefois, le Conseil du patrimoine de Montréal donne son assentiment au passage du chemin à travers le boisé puisqu'un large sentier est déjà présent (doc. 2.11, p. 4).

Les amis de la montagne s'inquiètent du fait que le trajet possède des pentes trop fortes pour le cycliste moyen (doc. 8.5, p. 3). Un autre participant estime que des mesures d'apaisement devraient être prévues pour réduire la vitesse des vélos, tels l'aménagement d'épingles aux angles accentuées dans les tournants ou le dédoublement de la voie cyclable en deux voies étroites séparées par des îlots d'arbres ou des roches dans les descentes accentuées (doc. 8.4, p. 25).

Considérant la valeur écologique et paysagère de cette partie du circuit, la commission souhaite que la présence du chemin de ceinture serve de levier à la restauration des sites dégradés et à la conservation intégrale du boisé. Les travaux devraient observer les consignes du Conseil du patrimoine de Montréal. De plus, la commission estime que les vues et les parois rocheuses doivent être mises en valeur tel que proposé par la Ville. Quant aux préoccupations des participants en regard des cyclistes, elle recommande à la Ville de prendre les mesures nécessaires pour faire de ce parcours un circuit calme pour la promenade, la réflexion et la découverte.

- *La commission appuie la Ville dans ses propositions de restaurer le boisé Saint-Jean-Baptiste, de mettre en valeur ses parois rocheuses, sa vue sur la partie est de la Ville et son patrimoine écologique. Elle recommande que l'aménagement et la signalisation du chemin soient planifiés de telle sorte que cette partie du circuit soit exclusivement un endroit de promenade et de découverte.*

Le tronçon 6

Le trajet du boulevard du Mont-Royal, section 6A

Cette section du tronçon emprunterait la rue et le trottoir du boulevard du Mont-Royal en bordure de résidences privées. Pour l'arrondissement d'Outremont, ce boulevard a une vocation «autoroutière» et «résidentielle». Il serait donc souhaitable que le chemin bifurque dès la dernière boucle nord du sentier du bois Saint-Jean-Baptiste vers le site du Cimetière Mont-Royal, jusqu'à sa porte d'entrée et, de là, le long du chemin de la Forêt (M^{me} Marie Cinq-Mars, doc. 7.1, L675-679 ; doc. 6.3, p. 1). Ce trajet impliquerait de passer près du secteur technique du Cimetière Mont-Royal.

En 1990, des discussions ont eu lieu sur une proposition de passer par ce cimetière, mais il n'y aurait pas eu d'entente signée. La Ville essaie présentement d'établir une table de négociation avec le Cimetière Mont-Royal en regard de l'établissement de corridors écologiques. Éventuellement, elle considère qu'elle sera en mesure de discuter d'une servitude de passage similaire à celle obtenue du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Pour le moment, afin d'assurer une continuité tout le long du parcours du chemin de ceinture, la Ville estime qu'elle n'a d'autre choix que de passer sur rue (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L700-736).

Les négociations de 1988 et 1992 avec le Cimetière Mont-Royal portaient sur deux propositions (voir figure 8). Pour la première (option A), le chemin se rendait par le boisé jusqu'à la limite du cimetière. De là, il empruntait l'ancien chemin d'accès au crématorium et montait jusqu'à celui-ci, le contournait et empruntait le chemin longeant les cimetières juifs et le jardin du ruisseau jusqu'à l'entrée du cimetière. Puis, il traversait la zone technique et les garages pour rejoindre la deuxième courbe du chemin dans le boisé Saint-Jean-Baptiste. Pour la deuxième (option B), le chemin de ceinture redescendait le chemin du crématorium jusqu'au boulevard du Mont-Royal qu'il empruntait sur 150 m en voie séparée, pour se diriger dans le chemin de la Forêt et traverser la zone technique en contournant les garages à l'arrière avant de rejoindre le chemin du boisé Saint-Jean-Baptiste (doc. 8.1, p. 2).

En accord avec plusieurs participants, la commission estime qu'un parcours traversant le Cimetière Mont-Royal offrirait aux usagers des exemples d'aménagements paysagers et de

patrimoine funéraire d'intérêt public. Un tel parcours serait également apte à satisfaire la demande de l'arrondissement d'Outremont. Pour les piétons qui désirent emprunter le chemin en dehors des heures d'ouverture du cimetière, ils pourraient toujours le faire en utilisant le boulevard du Mont-Royal. Elle considère toutefois que le trajet cyclable devrait demeurer sur rue afin de respecter le caractère sacré du cimetière. Il pourrait être amorcé après la traverse de la future passerelle au-dessus de la voie Camillien-Houde, emprunter le premier sentier du boisé qui se dirige vers le boulevard du Mont-Royal et se raccorder au tronçon 5 à l'entrée du boisé Saint-Jean-Baptiste. Un lien devrait également être prévu avec le réseau cyclable de la Ville longeant le chemin de la Côte-Sainte-Catherine (doc. 3.18).

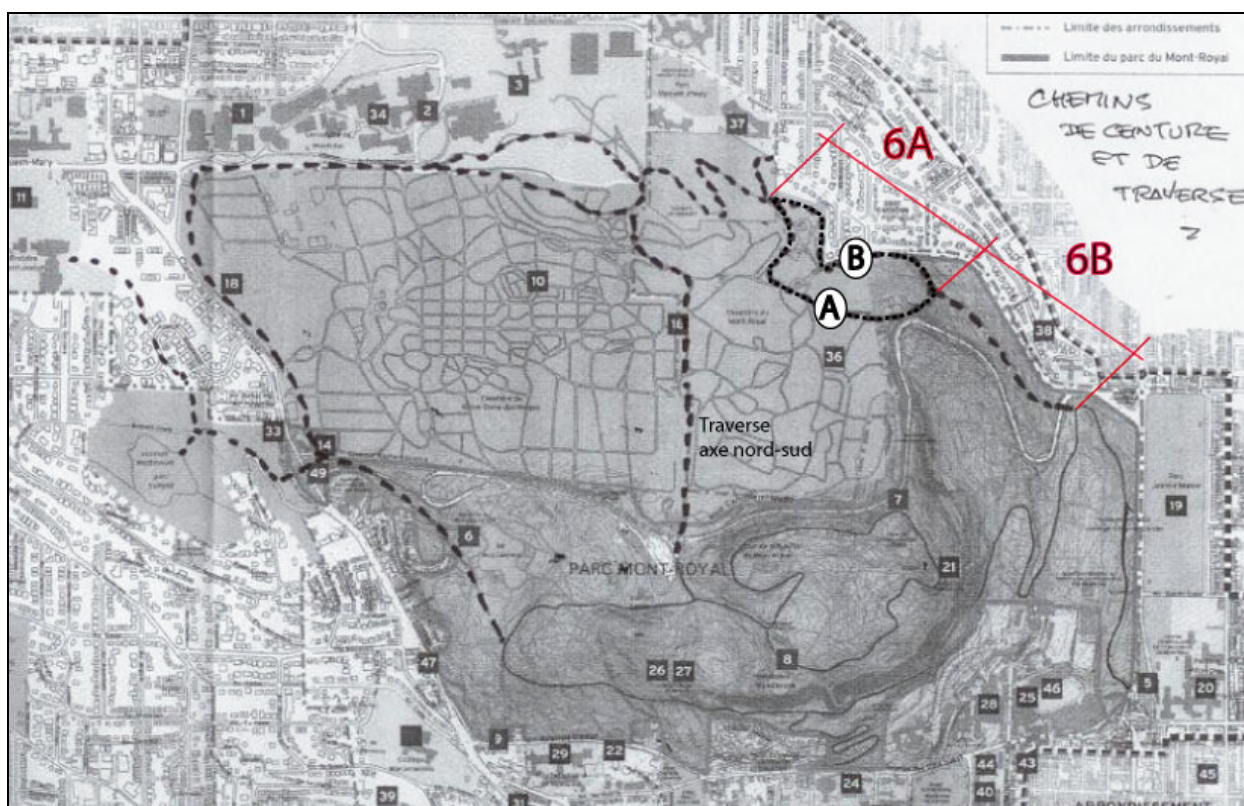


Figure 8 : tracé des chemins de ceinture et de traverse dans la version préliminaire du plan de mise en valeur du Mont-Royal de 1990 (adaptée du mémoire conjoint de MM. Jean Décarie et Alain Tremblay, doc. 8.1, p. 9)

La commission considère que les négociations, pour arriver à un parcours permettant de satisfaire les préoccupations de chacun, devraient se faire en concertation avec le Cimetière Mont-Royal et l'arrondissement d'Outremont, comme elles ont d'ailleurs lieu présentement pour l'établissement de corridors écologiques (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1142-1143).

- Afin de satisfaire aux attentes et aux besoins de chacun, la commission recommande à la Ville d'examiner à nouveau les propositions de 1990 pour faire passer la voie piétonne dans le Cimetière Mont-Royal. La voie cyclable devrait être aménagée sur rue.

Le bois du parc du Mont-Royal, section 6B

L'inventaire des communautés végétales de 2006/2007 indique que l'érablière sucrière à frêne d'Amérique domine ce boisé. Le bois fait également partie d'une zone de « noyau à consolider » du projet de conservation écologique du mont Royal (doc. 3.11, p. 2 et 4). L'interdiction de construction de bâtiments, la réalisation d'aménagement et la modification de la topographie autre qu'à des fins de mise en valeur ou de conservation des milieux naturels figurent parmi les mesures de protection de la biodiversité de ces zones (doc. 3.1, annexe 1, p. 78-79). La commission a été à même de constater lors de la visite de site du 7 juin que certains secteurs montrent des signes de dégradation, particulièrement en rive des rues Gorman et McCullough. Les citoyens riverains et autres utilisent ce flanc de montagne pour la sortie quotidienne de leurs chiens et comme dépôt de rebuts de jardinage. Le piétinement des sous-bois et l'utilisation d'une multitude de petits sentiers mal drainés accentuent également la fragilité des lieux déjà existante sur ce territoire. La Ville propose d'analyser le système de drainage de surface et des résurgences afin de réduire les problèmes d'érosion et de ruissellement vers le boulevard du Mont-Royal. Une optimisation des résurgences et une canalisation des eaux de surface permettraient la revitalisation des milieux naturels (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L2507-2524, et 2551-2555 ; M. Michel Devoy, doc. 7.1 L2569-2591). Pour protéger les milieux humides ainsi recréés et permettre la construction du chemin de ceinture comme tel, la Ville estime devoir aménager des ponceaux et des passerelles, faire des remblais et des déblais. La réalisation de ces travaux soulève toute la question de la protection du potentiel archéologique présent dans ce secteur (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L2535-2540).

En 1990, les objections des citoyens d'Outremont sur cette partie du tronçon portaient sur l'utilisation du boulevard du Mont-Royal et le passage du chemin dans le boisé (M. Jean Décarie, doc. 7.1, L1163-1170). La commission a constaté que les objections portaient également sur la largeur du chemin proposé, puisqu'on prévoyait y faire passer des calèches, et sur le projet d'implanter un funiculaire sur le versant nord de la montagne. Les tenants et aboutissants du projet ayant changé, la Ville est confiante que le projet pourrait maintenant aller de l'avant (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L1188-1197). Pour les représentants d'Outremont, l'enjeu primordial porte maintenant sur la présence des voies cyclables et piétonnières sur rue. Selon eux, le chemin de ceinture devrait passer entièrement dans le boisé et le Cimetière Mont-Royal.

Par contre, le Conseil du patrimoine de Montréal est en total désaccord avec la proposition de faire passer ce chemin à travers le bois du parc du Mont-Royal. Il le considère comme fragile, de petite taille, fragmenté, de bonne valeur écologique et avec des sentiers étroits. Pour le Conseil, l'aménagement du chemin serait dommageable pour le milieu naturel puisque son implantation engendrerait, entre autres, une modification du drainage et du climat lumineux ainsi qu'un effet de lisière favorisant les plantes envahissantes. Le Conseil s'inquiète également des effets d'accès supplémentaires au bois à partir du boulevard du Mont-Royal. Pour la protection du boisé et parce qu'il fait partie d'une zone de « noyau à consolider », il croit souhaitable de faire passer entièrement le chemin de ceinture sur ce boulevard (doc. 2.11, p. 4-5).

La commission considère que l'aménagement du chemin serait prétexte à restaurer ce boisé de façon prioritaire et à le mettre en valeur. De plus, en créant un chemin principal, la Ville pourrait

alors éliminer de nombreux sentiers secondaires qui contribuent à dégrader le milieu. Elle estime cependant que la polyvalence du chemin de ceinture n'est pas souhaitable dans cette section du tronçon 6, puisque la largeur requise exigerait une action trop intrusive. Afin de préserver ce boisé déjà fragile, il serait sage de faire passer les vélos sur le territoire public qu'est le boulevard du Mont-Royal, en conservant une activité de promenade dans le boisé pour les piétons seulement. Ce qui permettrait une réduction de la largeur du sentier prévu. L'emprise du chemin devrait également être réduite et implantée de façon à réduire les effets négatifs du drainage inadéquat de ce versant de la montagne. Les activités d'excavation et de remblais devraient se faire selon les règles de l'art pour la protection ou la mise en valeur du potentiel archéologique du secteur. Les installations devraient exclure tout mobilier ou aire de repos.

- *Afin de préserver les milieux naturels déjà fragilisés de la section 6B du chemin de ceinture, la commission recommande à la Ville d'en faire un parcours piétonnier à largeur réduite et de prévoir un passage pour cyclistes sur rue seulement.*

La passerelle au-dessus de la voie Camillien-Houde, section 6B

Pour relier le bois longeant le boulevard du Mont-Royal et le parc du Mont-Royal, la Ville propose une passerelle « légère » qui enjamberait la voie Camillien-Houde. Cette traverse aérienne serait de 4,5 m de largeur et destinée aux piétons, cyclistes et petits véhicules d'entretien ; les véhicules d'urgence pouvant avoir accès à ces secteurs par d'autres voies. Elle pourrait constituer une arche d'entrée du parc du Mont-Royal dont l'intégration doit être prévue dans le réaménagement futur de la voirie Mont-Royal—avenue du Parc—Côte-Sainte-Catherine. Selon la Ville, cette passerelle reprend un élément du patrimoine historique de la montagne puisqu'avant 1958, une telle passerelle existait pour relier les deux parties du parc (doc. 3.10, p. 3 ; M. Daniel Chartier, doc. 7.2, L460-468, et doc. 7.1, L2444-2456 ; M. Michel Devoy, doc. 7.1, L2428-2440).

Cette passerelle ne soulève pas d'objections de la part des participants, sauf en regard de sa future qualité architecturale et du possible caractère surdimensionné requis, entre autres, par l'équipement d'entretien hivernal. La Ville soutient que cette structure ne sera pas un pont. La commission estime que tout doit être mis en œuvre pour assurer la légèreté de l'ouvrage et restreindre la largeur de la structure.

Les chemins de traverse

Suite à des ententes avec le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, deux chemins sont prévus en extension au chemin de ceinture. Ces chemins auront la particularité d'offrir au grand public une occasion d'admirer des éléments du patrimoine funéraire québécois et d'assurer à sa clientèle des moments appropriés de contemplation et de recueillement. Pour ce faire, la direction du cimetière prévoit une signalisation qui sera fonctionnelle, pour permettre à tous de se retrouver dans les 26 sections que comprend le cimetière et de mettre en valeur le caractère patrimonial des lieux (M. Yoland Tremblay, doc. 7.2, L1609-1618).

Le sentier piétonnier est-ouest

Ce tracé piétonnier joindrait à la fois le tronçon 3 et la jonction des tronçons 4 et 5. Pour la Ville, ce lien mettrait en valeur des éléments clés du patrimoine funéraire du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, dont des charniers familiaux exceptionnels (M. Daniel Chartier, doc. 7.1, L334-337 ; doc. 7.2, L330).

Pour certains, une contrainte existe cependant en regard des heures d'ouverture du cimetière (M. Frédéric Cormier, doc. 7.2, L1327-1328 ; doc. 8.6, p. 2). Les plages horaires se situent entre 7 h et 8 h pour l'ouverture, et la fermeture au crépuscule. Les parcs de Montréal quant à eux sont ouverts de 6 h à minuit et le campus de l'Université de Montréal, 24 h par jour (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L1466-1471, 1479 et 1488). Le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges prévoyant border tout son périmètre d'une clôture, l'accès au boisé Saint-Jean-Baptiste par la porte piétonnière serait alors limité à certaines heures (M. Yolande Tremblay, doc. 7.2, L1558-1578).

Selon la Fédération québécoise de la marche, plusieurs clubs organisent des marches le soir. Elle s'inquiète que ces marches ne pourraient se faire dans les cimetières. Contrairement au début de la consultation sur le chemin de ceinture, la Ville prévoit maintenant de faire en sorte que le tronçon 4 soit un secteur polyvalent et qui pourrait être emprunté par les marcheurs en dehors des heures d'ouverture du cimetière. En effet, l'accès au boisé Saint-Jean-Baptiste par la section 4C, présentement fermée par une barrière appartenant à l'Université de Montréal, sera permis (M. Michel Devoy, doc. 7.2 L1346-1350). Par ailleurs, un aspect préoccupant soulevé par un participant est le débordement des cyclistes sur le sentier piétonnier est-ouest (doc. 8.4, p. 24).

La commission juge que le sentier est-ouest, défini comme étant piétonnier, devrait interdire l'accès aux cyclistes. La commission estime que le cimetière est en droit de faire respecter le caractère sacré des lieux. Sa signalisation devrait en faire état.

La traverse nord-sud

Ce trajet traverserait le parc du Mont-Royal à partir du sentier piétonnier est-ouest dans le secteur des charniers familiaux, contournerait la zone de sépultures temporaires pour ensuite rejoindre l'entrée du chemin Remembrance en longeant le Bois central (doc. 3.12, p. 6). Ce tracé emprunterait dans une certaine mesure le trajet proposé en 1990.

Une autre option faisait partie du plan de 1992 et utilisait une traverse existante, régulièrement utilisée par des joggeurs, promeneurs, cyclistes et automobilistes (doc. 8.1, p. 5 ; M. Jean Décarie, doc 7.3, L172-177). Ce tracé longeait la clôture séparant les Cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal dans un corridor de sépultures publiques et corporatives, pour déboucher sur le chemin Remembrance à l'entrée du secteur protestant du Cimetière Mont-Royal (voir figure 8). Il rejoignait le chemin Olmsted à la Maison Smith, continuait vers le Chalet du Mont-Royal et redescendait par l'escalier Peel (doc. 8.1, p. 5-6). Cette option de 2 km avait l'avantage d'être rectiligne, d'éviter la zone des sépultures familiales et d'inciter les deux cimetières à mettre en valeur un patrimoine collectif. Il était proposé que la Ville prenne en charge l'aménagement, l'entretien et la sécurité de la traverse (doc. 8.1, p. 6 ; M. Jean Décarie, doc. 7.3, L425-441). En plus d'une fonction utilitaire qui est celle d'offrir aux quartiers de Côte-des-Neiges et d'Outremont un accès nord-sud à la montagne, cette traverse avait une fonction

symbolique de relier « les deux solitudes » dont les campus des Universités McGill et de Montréal et les cimetières catholique et protestant (doc. 8.1, p. 6).

La commission estime que ce tracé devrait être repris pour la traverse nord-sud puisque son passage par les zones publiques des cimetières contribuerait à protéger le caractère sacré des aires privées. Le tracé pourrait commencer dans le secteur de la jonction des sections 4C et 5 pour déboucher à la sortie du Cimetière Mont-Royal sur le chemin Remembrance. De là, il pourrait rejoindre la future bretelle sud du chemin Remembrance et accéder au chemin Olmsted aux abords de la Maison Smith.

Par ailleurs, l'option de traverse piétonnière nord-sud du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, proposée dans le projet de la Ville pourrait également être maintenue avec une signalisation appropriée pour servir aux personnes qui désirent aller à la découverte du patrimoine funéraire de la montagne sans risquer de s'égarer dans les méandres du cimetière.

- *Afin de protéger le caractère sacré des aires privées des cimetières, la commission recommande de reprendre le tracé de 1992 pour l'aménagement d'une traverse nord-sud. Cette option permettrait de mettre à contribution le Cimetière Mont-Royal et de fournir aux résidents riverains de la montagne une voie de déplacement entre le flanc nord de la montagne et le centre-ville. Par ailleurs, la commission suggère à la Ville de maintenir son entente avec le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges et d'utiliser cette traverse comme sentier de découverte de patrimoine funéraire.*

3.5 L'organisation de l'action

La commission examine dans les sections qui suivent les éléments pouvant améliorer la planification, la mise en œuvre et le suivi du projet.

Une amélioration procédurale

Des participants ont soulevé des failles dans l'application de la procédure de la révision du projet de chemin de ceinture. Selon eux, l'audience publique sur le projet du chemin de ceinture aurait dû débiter après qu'un avis du Conseil du patrimoine de Montréal ait été transmis, et après que le rapport de consultation de l'OCPM sur le projet de *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* ait été publié. La planification d'autres projets dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal aurait, selon certains, présenté des lacunes similaires (doc. 8.3, p. 4-5 ; M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1032-1041 ; M. Alain Tremblay, doc. 7.2, L705-711).

La commission espère que la mise en œuvre du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, plan qui doit édicter les règles de protection et de mise en valeur de la montagne, évitera dans le futur un tel état de fait. De plus, la commission estime, comme le souligne Héritage Montréal, que la Ville doit adopter une attitude exemplaire pour ses propres projets sur ce territoire (doc. 8.3, p. 8).

Par ailleurs, le représentant de l'Écomusée de l'Au-Delà a estimé avoir les mains liées dans ses propositions de solutions pour le chemin de ceinture puisque l'aménagement de certaines

sections a déjà fait l'objet d'ententes (M. Alain Tremblay, doc. 7.2, L780-784 et L1703-1705). Les amis de la montagne ont déploré ne pas avoir eu l'occasion de discuter du projet avec tous les membres de la Table de concertation, principalement les propriétaires institutionnels (M. Jean-François Hallé, doc. 7.3, L1698-1701). Les avantages qu'apporteraient des discussions et négociations multilatérales ont été à maintes reprises soulignés (M. Jean Décarie, doc. 7.1, L1653-1654 ; doc. 7.3, L390-398 et L670-681). Tout en souscrivant à une approche concertée, la commission estime que les négociations et les ententes avec les propriétaires institutionnels sont de nature fragile parce qu'elles impliquent des droits de propriété privée. La commission appelle toutefois à plus de transparence envers le public dans ces négociations, puisque le but de l'exercice est de mettre en valeur un patrimoine collectif.

Le besoin d'une structure de gestion et d'un budget

Le suivi de la conception et de la réalisation du projet de chemin de ceinture ainsi que sa gestion quotidienne ont soulevé divers commentaires. Pour Héritage Montréal, la réussite d'un projet peut nécessiter des compromis. Il serait important que les orientations des projets de la Ville, incluant le chemin, soient approuvées par un organisme indépendant puisque la Ville se place alors en conflit d'intérêts, devant être à la fois garante de la protection du patrimoine de la montagne et promotrice de projets (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1138-1152). Pour parer aux problèmes que suscite la présence de nombreux acteurs impliqués lors de la réalisation des projets dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, différentes formes de mise en œuvre et de suivi pour le chemin de ceinture ont été proposées par les participants. Elles comprennent, entre autres, une plus grande implication de la Table de concertation du Mont-Royal ou la création d'un comité interinstitutionnel pour le flanc nord (doc. 8.5, p. 4 ; M. Jean Décarie, doc. 7.3, L745). Par ailleurs, Les amis de la montagne recommandent que la gestion quotidienne du chemin de ceinture ne donne pas l'impression de tronçons répartis dans trois arrondissements, mais d'un seul chemin sur la montagne requérant alors une structure qui lui est propre pour le maintien de l'équipement et l'entretien régulier (doc.8.5, p. 3-4).

La commission a examiné qu'elles seraient les options de gestion, existantes ou à développer qui s'offrent à la Ville. La conception et la réalisation du projet relèvent de la Direction des grands parcs et de la nature en ville de la Ville de Montréal. Le projet étant situé dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, la Direction doit obtenir un avis du Conseil du patrimoine de Montréal et un permis du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, exigences qui devraient assurer un respect du patrimoine de la montagne. Le projet du chemin de ceinture impliquant toutefois des négociations et des ententes avec cinq propriétaires institutionnels, trois arrondissements et la Ville de Westmount, il serait préférable de s'associer le support de la Table de concertation du Mont-Royal en regard des grandes orientations à prendre. La commission considère que la Table de concertation du Mont-Royal, dans son rôle d'établir des consensus, serait bien placée pour assurer cette fonction.

Dans le but de réduire le nombre d'intervenants et de regrouper les fonctions associées à l'entretien et à la sécurité du parc du Mont-Royal, la Table de concertation, dans son rapport de 2008, appuie la création d'une unité de gestion dédiée au parc et proposée dans le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (PPMVMR) (doc. 3.1, p. 74). En ce qui concerne les terrains hors du parc, pour lesquels la Ville a conclu des ententes de planification, de

développement ou de gestion, dont le chemin de ceinture, la Table estime que la Ville doit prendre les moyens en ressources humaines et budgétaires pour en assurer une gestion adéquate (doc. 6.11, p. 12). Elle ne précise pas à cet égard quelle entité administrative pourrait tenir ce rôle.

La gestion quotidienne du chemin sera assurée par de nombreux acteurs. Elle relèverait, entre autres, de trois arrondissements (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Outremont et Ville-Marie) et impliquerait éventuellement la Ville de Westmount. La commission estime qu'une gestion efficace du chemin de ceinture doit être prise en compte par une entité unique et non par une multitude d'acteurs si on veut assurer une continuité fonctionnelle dans l'usage quotidien du circuit. Le chemin de ceinture ferait partie de la liste des équipements, infrastructures et activités d'intérêt collectif du conseil d'agglomération alors que son entretien régulier relèverait de compétences locales d'arrondissements ou de conseils municipaux, tels que c'est le cas pour le parc du Mont-Royal et les écoterritoires (doc. 5.4, annexe 2, p. 2.4 et annexe 3, p. 3.1). La commission considère qu'il devrait servir de prétexte à la réflexion sur la réunification de fonctions de gestion sous une structure administrative qui lui serait propre. Cette structure pourrait en être une existante ou à prévoir.

- *Afin d'éviter d'avoir à partager entre différents acteurs le maintien de l'équipement et l'entretien régulier des tronçons du chemin de ceinture, la commission recommande à la Ville de confier la gestion du chemin à une structure administrative existante ou à mettre en place.*

Des participants sont inquiets d'une absence de budget de maintien des équipements et d'entretien du chemin de ceinture. Les amis de la montagne soulignent que le chemin Olmsted, épine dorsale du parc du Mont-Royal, soumis à une érosion naturelle et à un usage intensif, ne reçoit pas toujours l'entretien requis. Il en est de même des escaliers menant au côté sud du parc qui sont demeurés fermés durant des mois en raison d'un entretien insuffisant et de leur responsabilité partagée (doc. 8.5, p. 4). La gestion du chemin requiert un budget d'opération adéquat et récurrent, essentiel pour son maintien au quotidien et à long terme (M. Jean-François Hallé, doc. 7.3, L1492-1493).

- *Afin d'éviter que le chemin ne devienne désuet et pour assurer la sécurité des usagers, la commission recommande que l'entité de gestion du chemin de ceinture soit pourvue d'un budget adéquat et récurrent pour le maintien des équipements et l'entretien régulier du circuit.*

La sécurité des usagers

Les agents du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) patrouillent actuellement le parc du Mont-Royal lorsqu'ils ne sont pas requis pour d'autres fonctions. La sécurité sur le chemin de ceinture serait assurée par le Service, mais certains aspects légaux sont à régler concernant les sections ayant des emprises sur des propriétés institutionnelles. Afin de garantir une présence à l'extérieur du parc du Mont-Royal, la Ville est également en train de mettre sur pied des patrouilles en collaboration avec Les amis de la montagne et d'étudier les possibilités d'établir un partenariat en regard d'une surveillance par caméra (M. Michel Devoy, doc. 7.1,

L1330-1344). L'Université de Montréal a des patrouilles de sécurité en tant que propriétaire, mais elles sont occasionnelles (M. Robert Couvrette, doc. 7.2, L1907). En termes de responsabilité légale, la Ville est responsable du chemin. Il reste à négocier dans quelle mesure elle le demeure pour les parties du chemin qui parcourent les emprises des propriétés qui ne lui appartiennent pas (M. Michel Devoy, doc. 7.1, L2017-2025). La Ville prévoit également, avec son système de signalisation, offrir aux gens de mieux se localiser lorsque des services d'urgence seraient requis. La couverture du plan d'accès d'urgence du parc du Mont-Royal serait étendue au chemin de ceinture (M. Michel Devoy, doc. 7.2, L2166-2181, et 2192).

Plusieurs estiment que des parties du chemin sont isolées et vont nécessiter une sécurité adéquate pour éviter les problèmes déjà rencontrés dans le parc du Mont-Royal (M^{me} Sylvie Guilbault, doc. 7.3, L1648-1650 ; doc. 8.7, p. 1). Pour Héritage Montréal, il ne faudrait pas créer un endroit propice à la criminalité (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.3, L1351-1352).

Plusieurs mécanismes de sécurité ont été suggérés tels un meilleur éclairage ou des bornes kilométriques pour indiquer la position de personnes qui auraient besoin de secours, en appui à la surveillance du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ou des patrouilleurs qui ne peut être assurée en tout temps (doc. 8.5, p. 3 ; doc. 8.6, p. 2). Tel que le soulignent Les amis de la montagne, de tels mécanismes devraient toutefois être choisis en tenant compte du caractère patrimonial des lieux (doc. 8.5, p. 3).

- *La commission recommande que les mesures de sécurité du chemin de ceinture rencontrent les mêmes exigences que celles prévues pour le parc du Mont-Royal. Les mécanismes de sécurité, en support à la surveillance faite par le SPVM ou les patrouilleurs bénévoles, devraient tenir compte du caractère patrimonial des lieux.*

La sensibilisation

Différents aspects sont reliés à la nécessité pour les citoyens et les groupes d'être mieux informés. Ils se rapportent à la promotion du projet, aux activités d'éducation ou de meilleure compréhension des patrimoines de la montagne ou à l'information en continu sur le développement du projet et de ses travaux de construction.

La commission voit la nécessité d'une démarche de communication en continu qui couvrirait les différentes phases du développement, de la mise en œuvre et du suivi du projet. Par exemple, la négociation du tracé demanderait un document d'information qui permettrait aux parties concernées d'avoir une information claire des enjeux. Les citoyens devraient être renseignés sur la nature des travaux tout au long de l'aménagement du chemin. Pour l'utilisation des différents tronçons, un document d'information sur les patrimoines traversés et les règles d'usage serait utile. Un programme de sensibilisation sur les aspects de sécurité s'impose.

Conclusion

Lors de la consultation publique, la commission a constaté que les participants accueillent avec intérêt ce projet attendu depuis 18 ans. Ils estiment que le chemin doit respecter les valeurs écologiques et paysagères de la montagne, refléter le caractère naturel des lieux et privilégier une vocation sécuritaire de promenade, à préséance piétonne. Afin de répondre à ces attentes et en raison des particularités de chaque tronçon, la commission recommande à la Ville de maintenir une polyvalence du circuit seulement dans les tronçons ou sections qui le permettent. Les activités, l'entretien ainsi que les règles d'usage devront dépendre des conditions que chaque tronçon peut alors offrir.

Conformément à sa définition, le chemin doit offrir un circuit en continu, mais il peut également servir de tremplin à d'autres parcours de découverte de patrimoines en utilisant des sentiers existants ou en prévoyant des extensions au circuit de base. La commission estime important de donner suite au désir des participants de relier les trois sommets lors de la reconfiguration de l'échangeur Côte-des-Neiges—Remembrance. Elle considère légitime de donner accès au chemin de ceinture par une des stations de métro du boulevard Édouard-Montpetit et de prévoir des accès supplémentaires au réseau cyclable de la Ville autrement que par le tronçon 1 et l'entrée Decelles.

Le chemin s'inscrivant dans le cadre de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, territoire protégé par décret, la commission appelle à la vigilance pour le respect, à tout le moins, des mesures de gestion déjà inscrites dans les régimes et outils de protection et de mise en valeur du mont Royal et pour l'observance des engagements des propriétaires institutionnels au Pacte patrimonial du Mont-Royal.

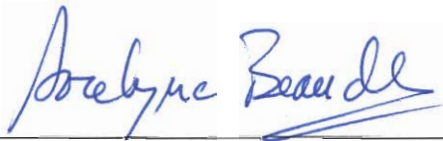
Afin de protéger la capacité de support des lieux et de maintenir l'ambiance du contact avec la nature, la commission recommande pour la conception du chemin de ceinture les critères d'aménagement suivants : être le moins intrusif quant au revêtement et à la largeur du chemin, arborer une vision unificatrice, discrète et un sens du design de qualité pour le mobilier, adopter une signature sobre et respectueuse du caractère patrimonial des lieux pour le balisage, la signalisation et les mécanismes de sécurité et utiliser la topographie du territoire comme mesure d'apaisement.

Les problématiques particulières des tronçons soulevées par les participants ont été revues. La commission a retenu les suggestions qui lui sont apparues des apports importants à la bonification du projet en termes de modifications au tracé, d'aménagements requis et d'usages à permettre. La commission considère que les ententes avec l'Université de Montréal et le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges devraient tenir compte de ces propositions. La Ville devrait également s'assurer que le Cimetière Mont-Royal soit partie prenante des négociations pour l'aménagement du tronçon 6 et de la traverse nord-sud, afin notamment de mettre en valeur son patrimoine funéraire au même titre que celui du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

Projet d'aménagement du chemin de ceinture et des chemins de traverse dans l'arrondissement
historique et naturel du Mont-Royal

Étant donné que le maintien en état des équipements et l'entretien régulier du chemin requièrent l'intervention de plusieurs acteurs, la commission recommande de regrouper les fonctions associées à sa gestion sous une structure administrative existante ou à prévoir. Un budget adéquat et récurrent devrait y être associé.

Fait à Montréal, le 22 août 2008



Présidente de la commission

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du comité exécutif de la Ville de Montréal le mandat de consulter les citoyens conformément à la résolution CE08 0460 du 19 mars 2008. Ce mandat est encadré par l'article 83, alinéa 3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11-4).

La consultation publique

Le 27 mai dernier, l'Office annonçait la tenue de la consultation publique et rendait disponible dans son site Internet la documentation relative au projet. Entre le 28 mai et le 2 juin, des annonces ont paru dans le bimensuel *L'actualité Côte-des-Neiges* et dans l'hebdomadaire *L'Express d'Outremont*, ainsi que dans les quotidiens *Métro* et *24 Heures*.

Près de 6 000 dépliant ont été distribués dans les quartiers riverains de Côte-des-Neiges et d'Outremont. Aussi, des courriels informant la tenue de la consultation ont été envoyés à près de 200 institutions et organismes communautaires et de loisirs, ainsi qu'aux répondants du questionnaire en ligne de l'Office, lors de la consultation publique sur le projet de *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*.

Une rencontre préparatoire avec les porte-parole du projet à la Ville de Montréal a eu lieu le 28 mai 2008 dans les locaux de l'Office.

Deux visites publiques de site ont été organisées en matinée, le samedi 7 juin pour le secteur Outremont et le dimanche 8 juin pour le secteur Côte-des-Neiges. Au total, une soixantaine de personnes ont participé à ces deux matinées. La commission a également tenu deux séances publiques d'information en après-midi, ces mêmes journées, au bureau d'arrondissement d'Outremont, le samedi et à l'Église Notre-Dame-des-Neiges, le dimanche. Les participants étaient invités à inscrire leurs commentaires sur un registre mis à leur disposition sur place. Une séance d'audition des opinions et des mémoires s'est déroulée en soirée le jeudi 19 juin 2008 dans les locaux de l'Office au 1550, rue Metcalfe.

La documentation de référence a été rendue accessible au bureau de l'OCPM et dans son site Internet, à la bibliothèque et à la maison de la culture de Côte-des-Neiges ainsi qu'au bureau d'arrondissement d'Outremont.

La commission et son équipe

M^{me} Jocelyne Beudet, présidente de la commission

M^{me} Stéphanie Espach, coordonnatrice et analyste

M. Peter Jacobs, professeur titulaire à l'école d'architecture de paysage de la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, conseiller de la commission

L'équipe de l'OCPM

M. Luc Doray, secrétaire général

M. Éric Major, attaché de recherche et de documentation (jusqu'au 16 mai)

M. Henri Goulet, attaché de recherche et de documentation (du 19 mai au 10 juin)

M^{me} Anik Pouliot, responsable de la logistique

M^{me} Marie-Michèle Dubeau, M. Lazaar Aguiar et M. Nath Tan Le, responsables de l'accueil

Les porte-parole et les personnes-ressources

Pour la Ville de Montréal

M. Michel Devoy, chef de division, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Service du Développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle (SDCQMVDE)

M^{me} Lucie Robin, architecte-paysagiste, Direction des grands parcs et de la nature en ville, SDCQMVDE

M. Daniel Chartier, architecte-paysagiste, Direction des grands parcs et de la nature en ville, SDCQMVDE

M. Philip Oneson, ingénieur, Direction des transports, Division de la sécurité et de l'aménagement du réseau artériel

Pour le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges

M. Yoland Tremblay, directeur général, Cimetière Notre-Dame-des-Neiges

Pour l'Université de Montréal

M. Robert Couvrette, directeur général, Direction des immeubles, Université de Montréal

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)

M^{me} Marie Cinq-Mars

M^{me} Nicole Blondeau

M. Nicolas Lacroix

M. Alain Tremblay

M. Jean Décarie

M. André Revez

M. Sean McBride

M. Frédéric Cormier

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 8.

Annexe 2 – La documentation

1. Projet

- 1.1. Le chemin de ceinture du Mont-Royal, faciliter la découverte des patrimoines de la montagne, Ville de Montréal, mai 2008 (version mise à jour, présentée aux séances des 7 et 8 juin)
 - 1.1.1. Plan des caractéristiques du site
 - 1.1.2. Tracés des chemins de ceinture et de traverse (version corrigée)

2. Démarche de consultation

- 2.1. Avis public (ne s'applique pas)
- 2.2. Dépliant
- 2.3. Sommaire décisionnel
- 2.4. Recommandation - Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Bureau du patrimoine / de la toponymie et de l'expertise, 3 mars 2008
- 2.5. Intervention - Développement culturel / de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle, Direction des grands parcs et de la nature en ville, 30 janvier 2008
- 2.6. Pièces jointes - Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Bureau du patrimoine / de la toponymie et de l'expertise
 - 2.6.1. Appel d'offres de services professionnels - Devis descriptif - Mont Royal, Chemin de ceinture – Tronçons 2 et 3 Tronçon 5 (clôture) –, Île de Montréal, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Division du développement de partenariats et de projets, novembre 2007
- 2.7. Intervention - Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Bureau du patrimoine / de la toponymie et de l'expertise, 8 février 2008
- 2.8. Intervention - Office de consultation publique de Montréal, Direction, 26 février 2008
- 2.9. Résolution du comité exécutif (CE08 0460) - Séance ordinaire du mercredi 19 mars 2008
- 2.10. Formulaire de dépôt (version anglaise)
- 2.11. Avis du Conseil du patrimoine de Montréal, 2 juillet 2008

3. Documentation déposée par la Ville de Montréal

- 3.1. Projet de Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal, février 2008
- 3.2. Le mont Royal dans l'œuvre de Frederick Law Olmsted, Dr Charles E. Beveridge
- 3.3. Les valeurs et les patrimoines du mont Royal : objectifs de conservation et de mise en valeur des principes d'intervention, MCCQ, mars 2005
- 3.4. État de situation sur les bois de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, ministère de l'Environnement du Québec, juin 2003

- 3.5. Inventaire de la végétation 2006, arrondissement historique et naturel du mont Royal, Ville de Montréal
- 3.6. L'arrondissement historique et naturel du mont Royal, protection de la couverture végétale, Ville de Montréal
- 3.7. Application du modèle de réseau écologique en vue de la délimitation du projet de conservation sur le mont Royal, Ville de Montréal, mai 2007
- 3.8. Analyse paysagère et propositions d'aménagement, parc du Mont-Royal, secteur Remembrance : Accès et sentiers du pôle d'accueil du Lac aux castors, Vlan paysages, avril 2007
- 3.9. Réaménagement des aires de jeu et de pique-nique, secteur du Lac aux castors, plan d'aménagement final, mai 2007 (voir 3.19)
- 3.10. Texte descriptif du projet de chemin de ceinture, préparé par la Direction des grands parcs et de la nature en ville, 3 juin 2008
- 3.11. Écologie - Présentation électronique
- 3.12. Photos aériennes obliques - Présentation électronique
- 3.13. Servitudes avec l'Université de Montréal et le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges - Présentation électronique
- 3.14. Images complémentaires diverses - Présentation électronique
- 3.15. Circulation – Relevé de comptage automatique – Rapport tabulaire du tronçon Camillien-Houde entre l'avenue Mont-Royal et le belvédère, 25 septembre 2007
- 3.16. Circulation – Relevé de comptage automatique – Rapport tabulaire du tronçon Remembrance à l'est de Côte-des-Neiges, 4 juillet 2007
- 3.17. Accessibilité au parc du Mont-Royal et aux espaces verts de la montagne – Étude à l'intention de la Table de concertation du Mont-Royal dans le cadre de la consultation publique de la Commission sur l'environnement, le transport et les infrastructures du Conseil d'agglomération sur le Plan de transport, août 2007
- 3.18. Réseau cyclable de la Ville de Montréal aux abords du Mont-Royal, voies existantes et projetées
- 3.19. Aménagement des aires de jeu et de pique-nique, secteur du lac aux Castors, Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie, avril 2008

4. Documents de référence

- 4.1. Politique de l'arbre
- 4.2. Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels
- 4.3. Politique du patrimoine
- 4.4. Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise
- 4.5. Plan de transport
- 4.6. Plan d'urbanisme
- 4.7. Bureau du Mont-Royal

5. Hyperliens d'intérêt

- 5.1. Consultation publique de l'OCPM (en cours) sur le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal

Voir en particulier les documents 3.6.2, 3.7.6, 3.8.1, 3.8.2, 3.8.4, 4.6.3.1, 4.6.4.1, 4.6.4.3, 5.4.15 (p. 3-4), 5.4.19 (p. 6, 7, 20, 24), 5.7.2
- 5.2. Rapport de l'OCPM (2004) sur le plan directeur d'aménagement du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges
- 5.3. Rapport de l'OCPM (2007) sur les projets de réaménagement des secteurs de l'entrée Peel et de la clairière du Mont-Royal
- 5.4. Budget 2008 de la Ville de Montréal

6. Documentation déposée par la commission

- 6.1. Compte rendu de la rencontre préparatoire du 28 mai avec les responsables du projet à la Direction des grands parcs et de la nature en ville
- 6.2. Plan officiel du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, déposé par le directeur général du cimetière, à la suite de la séance publique du 8 juin
- 6.3. Lettre envoyée par monsieur Pierre A. Chapuis du Service de l'aménagement urbain et du patrimoine de l'arrondissement d'Outremont, à l'attention de madame Louise Roy, présidente de l'Office
- 6.4. Suivi de la Ville aux demandes écrites de la commission, à la suite des séances publiques d'information, 10 juin
- 6.5. Demande de la commission adressée au directeur général du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, concernant les travaux en cours sur la propriété du cimetière, 25 juin
- 6.6. Question additionnelle de la commission et réponse de la Ville, concernant la coupe d'arbre sur le mont Royal, 26 juin
- 6.7. Note explicative du directeur général du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges au sujet des travaux en cours, 9 juillet 2008 (en réponse au 6.5)
- 6.8. Carte du campus de l'Université de Montréal
- 6.9. Avis du Conseil du patrimoine de Montréal concernant un projet de travaux de plantation d'arbres près du sommet de l'ancienne pente à ski située sur le flanc nord du mont Royal, A08-CDNNDG-08, 12 mai 2008
- 6.10. Question additionnelle de la commission et réponse de la Ville, concernant la qualification du chemin Remembrance, 9 juillet
- 6.11. Rapport du président de la Table de concertation du Mont-Royal pour la période du 24 novembre 2007 au 4 avril 2008
- 6.12. Questions additionnelles de la commission et réponses de la Ville concernant le tronçon 1 et le tronçon 3, section A, 30 juillet

7. Transcriptions

- 7.1. Séance d'information publique tenue le 7 juin à 14h
- 7.2. Séance d'information publique tenue le 8 juin à 14h

7.3. Séance d'audition des opinions tenue le 19 juin à 19h

8. Mémoires

- 8.1. MM. Jean Décarie, urbaniste et Alain Tremblay, directeur de l'Écomusée de l'Au-Delà
- 8.2. M. André Revez, Syndicat de copropriété Château Decelles
- 8.3. M. Dinu Bumbaru, Héritage Montréal
- 8.4. M. Luc Ferrandez
- 8.5. M. Jean-François Hallé et M^{me} Sylvie Guilbault, Les amis de la montagne (présentation électronique)
- 8.6. Fédération québécoise de la marche (sans présentation verbale)
- 8.7. M^{me} Carole Wall (registre de commentaire)