

**LA PRÉSIDENTE :**

1890            Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Zoghby.

**M. NICOLAS ZOGHBY :**

1895            Merci, bonne soirée.

**LA PRÉSIDENTE :**

1900            Alors, on prendrait une courte pause. Je suggère que la pause soit courte, si vous n'avez pas d'inconvénients. Alors, on pourra peut-être finir un petit peu plus tôt tout en allouant le temps prévu à chacun. Merci.

**PAUSE ET REPRISE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1905            Alors on reprend. Bonsoir, monsieur Chartier.

**M. DANIEL CHARTIER :**

1910            Je m'appelle Daniel Chartier. Je suis architecte paysagiste. Je travaillais sur le mont Royal pendant 23 ans comme architecte paysagiste pour la Ville de Montréal puis 37 ans ensemble pour l'ensemble de la ville, et depuis je suis à mon compte et j'écris des mémoires, différents documents.

1915            Mon mémoire va porter sur l'amélioration de l'accessibilité du mont Royal, améliorer l'accessibilité globale à la montagne, réorganiser les voies de circulation et les stationnements du parc du mont Royal. Et aussi mettre en valeur les paysages et les patrimoines de la montagne.

1920            Il faut s'inspirer du génial concept de Frédérick Law Olmsted pour mettre en valeur le mont Royal de manière optimale. Il faut aider les visiteurs à se ressourcer pleinement grâce au charme des paysages naturels. Il faut faire découvrir la montagne via une séquence de

1925

paysage complémentaire. Il faut peaufiner une oeuvre d'art global. C'est-à-dire que ce n'est pas juste une juxtaposition de gestes épars, mais c'est vraiment une vision globale. Si on veut que ça soit extraordinaire l'expérience que les citoyens vivent, il faut que ça soit une expérience globale et chaque élément est complémentaire pour participer à cette mission-là.

1930

C'est une montagne pour tous, toutes les classes sociales, toutes les conditions physiques.

1935

J'ai rajouté récemment un item qui n'était pas dans les documents spécifiques au mont Royal, mais qui est constant dans l'oeuvre d'Olmsted, c'est-à-dire séparer les fonctions, les circulations et les styles.

1940

Je reviendrai à la fin, parce que ça peut peut-être poser des problèmes dans le cas qui nous intéresse, mais il faut trouver une manière de gérer les choses. C'est ce que j'ai essayé de retravailler à la fin du document, surtout de voir comment on peut arrimer les différentes orientations.

1945

Il y a deux ans dans le cadre d'une consultation sur le Plan de conservation du mont Royal, j'ai écrit le petit mémoire qui suit. Magnifier et enchanter le mont Royal dans lequel entre autres j'incorpore les éléments, le bilan de 10 ans de consultation publique qui avait été préparé par l'OCPM pour fêter ses 10 ans de toutes sortes de consultations. Ils avaient sorti des trucs, des orientations. Et j'ai fait une espèce de synthèse de toutes les orientations autant du Conseil du patrimoine culturel que de l'OCPM, que de la Ville, et cetera, et du ministère.

1950

Prendre en compte méthodiquement les enjeux de paysage, qu'ils soient évalués correctement, grâce à l'atlas du paysage. C'est quelque chose qui a été développé après le plan de protection et de mise en valeur de 2008. Mais l'atlas fait ressortir des éléments importants pour comprendre les zones dans lesquelles on intervient et les valeurs de ces zones-là et comment ça participe à la valeur de la montagne dans son ensemble.

1955

Je n'irai pas dans les détails. Je n'aurais pas le temps de présenter mes 50 pages de textes, mais je vais m'en tenir aux grandes orientations et surtout développer à la fin ce qui concerne plus spécifiquement le corridor litigieux.

1960

Une montagne bien plus vaste que le mont Royal, que le parc du Mont-Royal met en valeur l'ensemble de la montagne et favoriser son accessibilité.

1965

Pour ça, il y a trois stratégies. Une, c'est rendre conviviaux et attrayants les accès au mont Royal depuis les stations de métro et le REM. Donc, on voit les trois sommets du mont Royal. C'est un dessin qui date de 90, enfin qui était dans la consultation de 90 où on voit les interfaces entre les trois sommets et les interrelations avec les stations de métro qui entourent la montagne.

1970

Dans le document je développe tous les accès, presque tous les accès menant au mont Royal depuis les stations de métro. Et aussi un petit enjeu concernant l'avenue du Parc qui est une barrière majeure à l'accessibilité au mont Royal, et qui est un endroit très dangereux. Il y a deux morts sur du Parc, dont un du Parc et des Pins et l'autre du Parc et Monument Georges-Étienne-Cartier.

1975

Deuxième item pour la valeur globale. C'est compléter le chemin de ceinture du mont Royal. Il manque deux éléments clés, c'est-à-dire l'échangeur Remembrance et chemin Côte-des-Neiges. Passerelle au-dessus de Camillien-Houde à l'autre extrémité, du côté est, c'est-à-dire Remembrance Côte-des-Neiges du côté ouest, passerelle au-dessus de Camillien-Houde du côté est.

1980

Et finalement, le troisième item, c'est consolider et connecter le réseau piétonnier de la montagne. Entre autres, quand on regarde les abords de Camillien-Houde il y a deux grandes zones boisées dans lesquelles il y a une multitude de sentiers piétonniers et il y a des gens qui traversent d'une zone à l'autre. Et donc, il y a cette connectivité-là, mais ailleurs aussi à travers les cimetières, à travers le reste de la montagne.

1985

Donc, il s'agit d'inciter les citoyens qui entrent d'un côté du mont Royal à découvrir les attraits des autres versants.

1990

Deuxième grande orientation c'est alléger la pression sur les stationnements du parc du Mont-Royal en maillant les stationnements institutionnels adjacents. C'est-à-dire qu'avoir des systèmes de navette, avoir des réseaux de sentiers qui partent du Royal Victoria, du Allen Mémorial, de l'Hôtel-Dieu où qu'ils partent de l'Hôpital Général, de l'Université de

1995 Montréal et de Polytechnique vers le parc du sommet d'Outremont dans ce cas-là particulier. Mais les autres hôpitaux c'est vraiment par rapport au parc du Mont-Royal. Et celui de l'Hôpital Général a vraiment un potentiel très important par rapport au secteur du Lac-aux-Castors. Alors, que le Royal Vic puis Allen Mémorial puis l'Hôtel-Dieu c'est plus par rapport au flanc est. Mais s'il y a consolidation de l'offre de service dans l'est, ça pourrait vraiment changer la dynamique de la montagne. Là, tout le monde dit : « Il faut aller en haut. »

2000 Si on consolide l'offre à la base de la montagne, ce qui n'est pas le cas actuellement, il n'y a pas une maudite place pour prendre un café au pied de la montagne. Il faut être dans la ville. Il n'y a rien pour l'interprétation. Il y a donc toute une consolidation là.

2005 Et on arrive au point principal de la présentation, c'est-à-dire optimiser l'expérience de traverser la montagne ou d'accéder au parc du Mont-Royal.

2010 Il y a les constats. Je ne ferai pas la liste des constats. J'en avais trois pages de déficiences dans mon texte. Mais les constats il y a un héritage ambigu à la fois toxique et fascinant. Il y a des enjeux de sécurité puis il y a des situations qui réduisent le plaisir de venir sur la montagne.

2015 Donc, il y a plein de choses à corriger. Je n'ai pas vraiment le temps. Si vous avez des questions à poser là-dessus, j'y reviendrai, j'ai les textes. Je vais me concentrer sur les principes à suivre. C'est-à-dire qu'au niveau des constats, ce qui ressort c'est qu'il y a un problème, il y a des problèmes majeurs, puis il faut que ça change. Je pense que vous l'avez pas mal entendu de la part des citoyens, il faut que ça change, mais il ne s'agit pas que ça change n'importe comment, un ensemble hétéroclite d'intervention potentiellement intéressante une ou l'autre, mais il faut que ça soit cohérent.

2020 Donc, il s'agit d'offrir aux automobilistes toutes les destinations, qu'ils arrivent de l'est ou de l'ouest. Parce que là, actuellement vous l'avez entendu, la litanie de plaintes des citoyens à l'effet que ceux de l'est ne peuvent pas aller au Lac-aux-Castors puis ceux de l'ouest ne peuvent pas aller au belvédère ou au chalet. Il faut offrir des destinations.

2025 Par ailleurs, il faut dissuader le trafic de transit en contrôlant la vitesse, le nombre et la vitesse des véhicules circulant dans le parc du Mont-Royal via une série de mesures.

2030

Les mesures en question ça peut être la réduction significative de la largeur de la chaussée. Tantôt on montrait les trois point huit, mais on peut aller à trois point un, trois point deux puis avec la bande vibrante, ça va ralentir en masse.

2035

Sinuosité accentuée du parcours, des obstacles intimidants à proximité de la chaussée. C'est-à-dire, si la chaussée s'approche des parois rocheuses, c'est sûr que les véhicules vont ralentir. Et si on approche d'un fossé, les gens vont ralentir parce qu'ils vont avoir peur de tomber dans le fossé des arbres, des massifs, présence de feux de circulation, des arrêts obligatoires à certains endroits. Peut-être des surfaces texturées, encore que surfaces texturées ça augmente le bruit. Mais peut-être qu'à certains endroits c'est vraiment essentiel d'aller vers des surfaces texturées. Et il y a des aménagements dissuasifs divers.

2040

Si ça, ça ne suffit pas, ce programme-là ne suffit pas, incluant des boucles sur lesquelles je reviendrai près des parkings et ailleurs, l'entrée, un contrôle des entrées. Bien, s'il faut tarification au passage ou un système d'identification des plaques mesurant la durée des traversées de la montagne infligerait une contravention à ceux qui vont trop vite, qui traversent trop vite la montagne.

2045

2050

Il y a eu toutes sortes de propositions. La ville a travaillé depuis 10 ans, depuis le plan de protection et de mise en valeur, entre autres concernant le secteur du Lac-aux-Castors. Il y a eu toute une analyse puis aussi au niveau de Côte-de-Neiges. Il y a eu toutes sortes d'analyses qui n'ont pas été rendues publiques dans le cas présent, mais qui aideraient les citoyens et les organismes à collaborer avec la Ville, à réinterpréter, à développer des solutions plus pertinentes.

2055

Des systèmes de boucles qui tournent. Le troisième point c'est on continue dans aménager les voies de stationnement pour offrir des services et paysages plus appropriés.

2060

Il ne faut pas utiliser les recettes qui sont associées aux rues et aux boulevards. Les chemins piétonniers ne doivent pas être des trottoirs, même séparés par une bande verte. Il faut vraiment créer quelque chose d'autre.

Au niveau des lacs, les questions des ronds-points, mais moi je voyais plus des très grands ronds-points qui sont plus en lien avec le paysage. J'en ai montré un dans le cas de

l'échangeur Remembrance/Côte-des-Neiges.

2065 Et finalement, les deux derniers points. Favoriser et protéger systématiquement les usagers les plus vulnérables. C'est-à-dire les piétons d'abord, les cyclistes ensuite les automobilistes.

2070 Aménager voies, stationnements et abords pour offrir les services et les paysages les plus appropriés.

Et finalement, ne pas aménager Camillien-Houde comme un centre d'entraînement pour les vélos de route. Ça, c'est les principes généraux, le programme fonctionnel.

2075 Les principes généraux au niveau de l'écologie et du paysage puis du développement durable, magnifier et enchanter la montagne, gérer les eaux de surface selon les principes de développement durable, d'écologie et de paysage.

2080 Ça, c'est un élément qui est oublié, mais dans le cas de l'entrée Peel, on a réussi à transformer ce qui était un problème en attrait et il y aurait moyen de faire en sorte, il y a des cascades qui arrivent, si on regarde Camillien-Houde en bas, il y a deux endroits où il y a des cascades qui descendent juste aux abords. Et donc, il y a tout un travail à faire. Et dans le cas de Remembrance aussi il y a moyen de réinterpréter la gestion de l'eau pour en tirer parti.

2085 Réaménager le territoire en optimisant les liens entre le paysage et l'écologie. Éclairer les voies et les stationnements avec des stricts principes paysagers et durables. Adapter les pratiques aux changements de saisons.

2090 C'est-à-dire qu'en été ou en hiver, ce n'est pas les mêmes usages dans le parc. Ce n'est pas les mêmes modes d'accès. Quand les gens viennent patiner ou skier, en patin c'est bien difficile quand il fait moins vingt de marcher très loin. C'est très différent l'hiver.

2095 Si on regarde les propositions par secteur d'intervention. Remembrance et stationnements. Il faut d'abord annoncer le changement de paradigme dès l'intersection en haut, dès Remembrance et Côte-des-Neiges. Je montrais une espèce d'ovale ou un autre forme, mais il faut vraiment faire en sorte qu'on ne soit plus incité à rentrer rapidement dans

2100 le parc. En plus, c'est un système de contrôle. Ça, ça doit être conçu comme étant un système pour vraiment limiter l'accès selon le temps que tu peux tourner, ça décide du nombre de véhicules qui rentrent dans le parc. Avec ça, tu peux contrôler strictement.

Transformer la voie du chemin Remembrance, la voie nord du chemin Remembrance en partie du chemin de ceinture du mont Royal.

2105 Rendre fonctionnels et agréables les stationnements du Lac-aux-Castors. Réduire significativement la superficie et réorganiser les stationnements de la maison Smith.

2110 Ça peut être quasiment la moitié. Le stationnement de la maison Smith ça devrait être réduit de moitié. Et tout ça pour mettre en valeur le pôle stratégique. Il ne s'agit pas de planter le maximum d'arbres comme bien du monde pense, mais c'est vraiment mettre en valeur le paysage, l'écologie et autres. C'est des objectifs de pôle écologique et non de biomasse. On n'est pas dans la biomasse. On est dans le paysage et dans l'écologie.

2115 Au niveau des secteurs d'intervention, Camillien-Houde et belvédère penché. Il s'agirait de transformer en voie véhiculaire simple alternative, c'est-à-dire que transformer le col situé entre les belvédères. Là, où était l'ancien tunnel en une voie véhiculaire simple qui circule dans un sens d'abord et ensuite dans l'autre. Le tout réglé par des feux de circulation aux deux extrémités, c'est-à-dire les extrémités aux deux belvédères, les deux belvédères de cet été, le belvédère penché et le belvédère soleil. Qu'il y ait des systèmes de feux.

2125 Il y a des gens qui suggéraient des ronds-points à cet endroit-là, mais qu'il y ait des systèmes pour contrôler et c'est simplement le flux. Donc, à quelque part si t'es pressé, bien de toute façon il va falloir que tu attendes c'est un et ensuite l'autre. Ce qui permettrait d'avoir des chemins pour les piétons et les cyclistes. Je ne dis pas qu'il y ait un sentier piéton et cycliste de chaque bord. Ça, on pourra en discuter après.

2130 Repenser les interfaces du belvédère Camillien-Houde avec le réseau véhiculaire et piétonnier.

Au niveau piétonnier, pour aller vers le bas, le belvédère Camillien-Houde c'est vraiment très inconfortable, c'est mal arrimé. C'est fait pour les autos. Moi j'ai aménagé

2135 dans le temps un sentier, mais depuis il a été dégradé énormément. Ça fait 20 ans, 25 ans. Il est temps vraiment de passer à autre chose et de réinventer, grâce entre autres en modifiant les tracés de la rue, en modifiant le tracé c'est entre autres tirer partie de la sinuosité qui est au pied du belvédère Camillien-Houde. Il y a déjà un espèce de sinus. Il y aurait moyen de l'accentuer pour faire en sorte que les autos aillent passer plus proche de la paroi rocheuse au pied du cimetière Mont-Royal, et se faisant déjà ça ralentirait un peu le trafic avant d'arriver à la courbe dangereuse dans le milieu de laquelle il y a un new jersey.

2140 Ça permettrait de mettre en valeur le paysage. Ça permettrait de dégager de l'espace pour connecter, mieux connecter les sentiers piétons et l'aménagement.

2145 Ralentir les faux plats. La semaine passée il y a des gens qui parlaient de la vitesse dans le faux plat, c'est-à-dire entre les deux grandes courbes. Il y a un faux plat, c'est-à-dire que là, les véhicules roulent très vite, mais il y a un endroit là-dedans qui devrait être une traversée piétonne et en ce moment c'est facile à voir, on voit les traces, le piétinement dans la neige. Ailleurs, il n'y a pas de piétinement, mais à cet endroit-là il y a...

2150 Il y a des gens qui connaissent l'endroit sécuritaire, mais moi j'ai déjà vu des groupes de garderies qui arrivaient là puis qui traversaient à des endroits ahurissants, ils auraient pu en tuer dix d'un coup sec, un automobiliste. Ça n'avait pas de sens. Donc, à quelque part il faut que ça soit vraiment repensé, réorganisé en lien avec la forêt des deux côtés.

2155 Et finalement, annoncer le changement de paradigme de Camillien-Houde dès Parc, Côte-des-Neiges, Côte-Sainte-Catherine, Mont-Royal.

2160 En conclusion, il faut que la Ville poursuive avec détermination, diligence et concertation la nécessaire optimisation de l'accessibilité sur et autour de la montagne.

Là, j'ai rajouté des items. C'était déjà un peu implicite dans le texte, mais je l'ai explicité.

2165 Préparer une vision globale du corridor Remembrance/Camillien-Houde. Pour ça, il faut analyser soigneusement les caractéristiques du territoire visé. Il y a déjà des études qui ont été faites, mais il faut vraiment les renforcer, les rendre publics.

2170 Développer des scénarios incorporant les bonnes idées. À quelque part il va y avoir un tri, vous allez travailler là-dessus, mais la Ville va devoir travailler là-dessus. Développer des scénarios. À quelque part ce n'est pas juste une accumulation d'un check-list puis dire, il y a une solution qui marche d'un bout à l'autre. Il y a peut-être des solutions qui marchent à un endroit, mais ils ne marchent pas à l'autre.

2175 Il faut vraiment développer les scénarios et ensuite il faut les évaluer à la lumière de critères et de pondérations préétablies. C'est ça dire qu'on fait appel à des experts puis là, on établit des critères, des pondérations puis là, on peut juger les différents scénarios puis dire « bien, il faut peut-être améliorer ci ou cela », pour améliorer la programmation des travaux.

2180 Et ensuite, quand on a tout fait ça, on met en valeur collégalement l'ensemble de la montagne, c'est-à-dire avec les parties prenantes qui sont les universités et les hôpitaux, tous les partenaires, les institutions, la société civile et la ville et même le gouvernement du Québec. Tout ça pour finalement viser et atteindre l'excellence. Puis on crée une séquence ciblée d'actions concertées. Tout ça pour qu'au final le mont Royal, se rendre à l'idée que le mont Royal est un bien commun de l'humanité reconnu par l'UNESCO.

**LA PRÉSIDENTE :**

2190 Merci, Monsieur Chartier.

**LA COMMISSAIRE :**

2195 Première question. Parmi vos recommandations, c'est de ne pas aménager Camillien-Houde en centre d'entraînement pour le vélo de route.

Est-ce que vous pourriez expliquer un peu comment vous êtes arrivé à cette conclusion, à cette recommandation?

**M. DANIEL CHARTIER :**

2200 C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de... Il y a moyen qu'il y ait de l'entraînement, mais spécialiser l'espace pour faire en sorte qu'il corresponde à cette mission-là, que ça

devienne une mission prioritaire. Ce n'est pas la mission prioritaire. C'est une mission accessoire.

2205

Il y a deux aspects, c'est-à-dire il y a la fédération internationale de Cycliste qui a ses exigences quand il y a des compétitions. Ce qui peut être très limitatif sur les aménagements à réaliser dans le parc. À quelque part il faut voir comment le parc, non seulement le parc, mais l'ensemble doit être aménagé de façon optimale pour les différents usagers, incluant les cyclistes. Il ne faut pas que le site soit conçu comme étant un site d'entraînement de cyclistes.

2210

Il s'agit de conserver une géométrie minimale permettant la tenue de compétition internationale à moins que les contraintes ne soient exagérées pour la jouissance paisible du parc en temps normal. Hors des compétitions internationales, éviter de favoriser une quasi-appropriation de la voie Camillien-Houde par le vélo de route.

2215

Parce qu'actuellement c'est ça le conflit entre les deux. Qui peuvent l'utiliser c'est une chose, mais que ça devient une appropriation quasi exclusive et entre autres les fins de semaine quand les gens ne peuvent pas se rendre en transport en commun au chalet ou à la maison Smith. Les gens de l'est ne peuvent pas aller au chalet puis à la maison Smith, parce que les cyclistes prennent la place. Bien, c'est de l'appropriation exclusive. On n'est pas dans la convivialité avec les autres citoyens.

2220

**LA COMMISSAIRE :**

2225

Alors, est-ce que c'est surtout ce genre d'évènement dont vous parlez?

**M. DANIEL CHARTIER :**

2230

Il y a les évènements, mais il y a aussi les aménagements.

**LA COMMISSAIRE :**

2235

Et est-ce que vous pensez qu'on s'en va dans cette direction-là en terme d'aménagement?

**M. DANIEL CHARTIER :**

2240 Je n'ai aucune idée de quelle direction on s'en va. Moi ce que je dis c'est qu'il faut  
qu'on établisse des scénarios. À quelque part, il va falloir je pense qu'on teste les  
différentes solutions ou qu'il y ait des amalgames pour que la partie... qu'on développe une  
vision globale, mais les parties peuvent avoir des solutions A, B ou C, et qu'on évalue la  
2245 compatibilité d'un A avec deux B puis deux C, et cetera, mais avec une analyse par critère  
et pondération.

**LA COMMISSAIRE :**

2250 D'accord. Merci.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2255 J'ai oublié de rajouter qu'on fasse appel aux plus grands spécialistes de l'oeuvre  
d'Olmsted, des Parkway et autres. On a une expertise à Montréal, mais à quelque part, je  
pense que dans ce cas-là ça vaut la peine d'aller chercher ailleurs. Puis même les gens de  
la Ville actuellement, ils sentent que le fardeau est lourd. Ils ont travaillé fort. Mais à  
quelque part ils ont besoin d'être assistés, ça prend des ressources supplémentaires. Si on  
veut qu'enfin, ça fait 30 ans qu'on dit qu'on va le faire. Il est temps de le faire puis il faut  
2260 mettre les ressources pour le faire puis pour le réussir, il faut mettre les ressources, il faut  
faire appel à plein de monde, puis on va y arriver.

Moi ma peur c'est que la cristallisation, le durcissement des deux options fasse en  
sorte que toute l'affaire dérape puis on dit : « On n'y touche plus. »

2265 Moi quand je suis rentré à la Ville c'est ça qui s'était passé en 90. Il venait d'avoir une  
chicane là-dessus et moi j'ai passé 25 ans par après à essayer de réconcilier ce qui  
semblait inconciliable. Et là, on serait reparti dans la cristallisation. Ça n'a pas de bon sens.  
Il faut que ça change.

2270 **LE COMMISSAIRE :**

Oui, parce qu'il y a beaucoup de convergence dans tout ce qu'on entend. Si on

2275 regarde la question de transit, les pours, les contres, qu'on soit pour ou qu'on soit contre on entend des gens dirent la même chose à propos de la sécurité, la cohabitation, à propos de la vitesse, à propos de la beauté du paysage, comment reprendre le chemin Camillien-Houde pour en faire quelque chose à l'image d'Olmsted. Parce que là, il y a beaucoup de convergence dans ce qu'on entend.

2280 Je suis d'accord avec vous. C'est qu'il y a une opposition en ce moment qu'il ne faudrait pas que ça se transforme en contradiction irréductible. Ça serait un peu ridicule.

2285 En parlant de contradiction, vous savez votre ancien collègue monsieur Décarie, un expert aussi, qui est venu nous voir il y a une couple de jours, puis lui, je lui ai posé la question « si on prend un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation, réduire la vitesse, ramener le chemin plus étroit et créer des nouvelles courbes un peu plus accentuées, et cetera. Est-ce que ça ne va pas en soi dissuader les transiteurs et puis ça ne va pas régler le problème automatiquement.

2290 Lui il croit que non. Vous, vous venez de nous dire que oui. Vous croyez à ça. Sur quoi vous vous basez pour dire ça, vous?

**M. DANIEL CHARTIER :**

2295 Bien, c'est-à-dire, ce que je disais à un moment donné c'est qu'on bloque le transit ou qu'on ne le bloque pas, c'est quasiment les mêmes aménagements que ça prend. Donc, il faut à quelque part, il faut planifier les aménagements qu'ils puissent finir avec des cul-de-sac qui ont du bon sens. Ce qui n'était pas le cas cet été. Ça finissait dans un capharnaüm. Ce n'était pas évident à comprendre comment ça fonctionnait.

2300 Donc, il faut que ça soit réaménagé de façon à pouvoir créer des boucles qui permettent de repartir de chaque côté aux besoins et des boucles où les gens peuvent être débarqués.

2305 Il faut penser aussi que dans dix ans, déjà les navettes autonomes vont commencer à fonctionner de plus en plus. Donc, à quelque part les parkings vont réduire. Mais la notion de dire débarquer des gens qui viennent d'une place ou l'autre, ça va rester. Parce que monter la montagne, ce n'est pas tout le monde qui est capable de faire ça. Puis on donne

2310 des exemples de toutes sortes d'autres villes, c'est facile d'accéder. Tandis que la montagne, le 15 minutes de marche comme vous disiez, Madame Brodeur, le 15 minutes de marche à partir du centre-ville ils ont fait ça. Ils ont regardé la distance des gabarits normaux quand on est à plat, pas quand on monte comme ça sur Peel.

2315 Mais il y a des aménagements à faire et si ça ne marche pas, si ça ne diminue pas assez, on pourra fermer ne serait-ce que les fins de semaine. Moi je dis dans mon texte les fins de semaine de grande affluence, de toute façon il faut le bloquer, parce que c'est bloqué actuellement, entre les deux parkings là, tout le monde est stationné, mais sur la voie puis attendre. Ça prend une demi-heure pour passer du coin de Lac-aux-Castors à la maison Smith. Ça fait que ça ne donne rien d'avoir du transit sur la montagne le jour de la Saint-Jean-Baptiste ou à la fête du Travail, ça ne passe pas. Puis le transport en commun non plus.

2320 Ça fait que le transport en commun il est pris pendant une demi-heure, trois quarts d'heure, peut-être une heure pogné dans le trafic. Ça fait qu'il n'y en a pas de service pour les citoyens. Personne ne peut se rendre au coeur de la montagne actuellement de la manière que c'est.

2325 Il y a certains moments où ça devrait effectivement être bloqué au transit. Peut-être que ça devrait être plus souvent. Puis ce que je disais, bien peut-être qu'à un moment donné les lecteurs de plaque. Si quelqu'un passe à travers c'est deux piastres ou tu payes à l'entrée. Qu'il y ait des systèmes par lecture de plaque, pas une guérite, mais qu'il y ait des systèmes. Il faut voir comment l'impact sur l'aménagement, parce que des fois l'idée peut sembler bien intéressante. Mais si finalement t'es obligé de créer une guérite avec l'entrée de Disney World, ça ne marchera pas. J'exagère, là.

2335 **LE COMMISSAIRE :**

Vous proposez une meilleure utilisation des feux de circulation aux entrées pour limiter l'accès.

2340 **M. DANIEL CHARTIER :**

Mais le réaménagement aussi, les deux extrémités, là. Les deux extrémités méritent

des réaménagements majeurs.

2345 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. Mais j'ai de la misère avec celle-là. Parce que notre mandat c'est d'accroître l'accès, ce n'est pas limiter l'accès. Pouvez-vous vous expliquer un petit peu là-dessus?

2350 **M. DANIEL CHARTIER :**

Les gens qui veulent aller au mont Royal, le transit c'est une chose.

2355 **LE COMMISSAIRE :**

Oui.

2360 **M. DANIEL CHARTIER :**

C'est une question de vitesse, de temps qu'ils sauvent qui fait qu'ils vont décider de passer là. Quelqu'un qui veut aller sur la montagne, si ça lui prend deux minutes de plus, ça va lui prendre deux minutes de plus. Quelqu'un qui est pressé, qui dit : « Ah là, moi je n'ai pas le choix, moi je suis pressé. Je vais passer à travers. » S'il faut qu'il attende deux minutes de plus, bien là, c'est un emmerde. « Je vais passer tout droit puis je vais me trouver un autre trajet ».

2365

Donc, à quelque part il y a cette notion-là. Mais il y a aussi le fait que pour avoir travaillé avec des ingénieurs, à un moment donné ils disent : « Oui, mais là il y a plus que le chiffre X véhicules, on ne peut pas mettre de stop s'il y a plus que tant de véhicules à l'heure. » Donc, il faut que tu contrôles tes deux extrémités pour dire « on n'a pas plus que tant de véhicules à l'heure qui passe là », sinon t'es obligé d'avoir des aménagements qui changent de gabarit. Et il y a plein de choses qu'ils ne peuvent pas faire, supposément ils ne peuvent pas faire. Ils disent : « Ah là, on ne peut pas. »

2370

2375 **LE COMMISSAIRE :**

Vous avez rapidement évoqué l'idée des minis giratoires. À la sortie puis à l'entrée

du belvédère Camillien-Houde. Est-ce que ce n'est pas une solution intéressante à regarder les minis giratoires?

2380

**M. DANIEL CHARTIER :**

Peut-être, mais ils vont être petits les giratoires, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'espace. Alors, qu'à Remembrance il y a de la place. D'ailleurs, l'aménagement optimal est un ovale qui tire partie de la topographie existante puis de la végétation existante. N'en déplaise à certain qui pense qu'on est obligé de tout couper. On rase tout puis on recommence à neuf. Il y a moyen, en rehaussant un petit peu le terrain.

2385

Mais dans le cas du belvédère Camillien-Houde, il y a peut-être moyen, mais c'est un peu serré. Il y a vraiment un travail très soigné. Parce qu'effectivement l'entrée et sortie, est-ce qu'il faut que ça rentre aux deux bouts ou juste à un bout comme actuellement? Moi je n'ai pas travaillé là-dessus. J'ai travaillé sur les secteurs des parkings puis tout ça. Et l'accessibilité maison Smith, Lac-aux-Castors qu'on a tout fait toutes sortes de scénarios qui n'ont pas été rendus publics, mais il y a plein de scénarios qui ont été étudiés par les gens de la Ville et par des privés, par des firmes qui ont été engagées aussi, mais ça n'a pas été rendu public. Mais il y a une démarche qui avait été faite, qui avait été arrêtée avant monsieur Coderre.

2390

2395

**LE COMMISSAIRE :**

Mais on convient qu'il y a un problème de sécurité puis il faut trouver une solution.

2400

**M. DANIEL CHARTIER :**

Oui, c'est ça. C'est pour ça que je dis qu'il faut faire les scénarios puis les tester pour vrai, parce que ce n'est pas évident. C'est facile à dire qu'on fait un rond-point, mais encore faut-il avoir la place. Juste à côté il y a de la pente, il y a du roc sur un côté puis il y a une pente forte de l'autre.

2405

2410

Donc, il faut trouver la manière de faire les choses correctement.

**LE COMMISSAIRE :**

2415 O.K. Mais je vais m'arrêter là, pour ne pas prendre toute la veillée, mais je vais relire votre document qui est plein d'informations intéressantes.

**LA PRÉSIDENTE :**

2420 Je voudrais qu'on en vienne au stationnement. Vous proposez de créer un seul stationnement.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2425 Au Lac-aux-Castors.

**LA PRÉSIDENTE :**

2430 Oui. Ah oui, oui. O.K.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2435 C'est le Lac-aux-Castors, au lieu d'avoir deux stationnements qui soient bloqués tout le temps. À ces endroits-là il y a vraiment des incivilités sévères. J'ai déjà vu une limousine qui rentre dans le petit stationnement collé sur le lac, là il n'y a plus personne qui rentre puis qui sort pendant une demi-heure, trois quarts d'heure. La limousine elle-même elle n'est pas capable de sortir. Tout le monde est bloqué. Il faut vraiment que ça soit réaménagé, ça n'a aucun bon sens.

**LA PRÉSIDENTE :**

2440 Oui. Quand vous dites pour le stationnement du Lac-aux-Castors, le seul stationnement qu'il y aurait là, de forcer ou d'offrir des points de vue vers le Lac-aux-Castors. Qu'est-ce que ça veut dire précisément, ça?  
2445

**M. DANIEL CHARTIER :**

2450 Bien, c'est-à-dire que le trajet de Remembrance dans ce coin-là, il y a deux sections  
actuellement, c'est-à-dire qu'il y a le vieux chemin Shakespeare qui longe le cimetière et il y  
a Remembrance créée par Clarke et Rapuano. Mais il y aurait moyen de faire en sorte que  
2455 le trajet soit sinueux en s'inspirant puis en tirant parti des attraits développés par Clarke et  
Rapuano, mais en faisant une nouvelle réinterprétation de tout ça pour faire en sorte que  
les gens circulent de façon plus sinueuse.

**LA PRÉSIDENTE :**

2460 Et plus proche du lac?

**M. DANIEL CHARTIER :**

Non, non, non.

2465 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a un boisé là.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2470 On reste dans l'emprise actuelle.

**LA PRÉSIDENTE :**

2475 Dans l'emprise actuelle.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2480 Actuellement, c'est parce qu'on envoie les gens directement sur Shakespeare,  
presque d'un bout à l'autre. Et là, ça devient une ligne droite. On n'est pas dans la  
découverte des paysages. Quand tu veux faire du kiss and ride, débarquer quelqu'un, ce  
n'est pas convivial, faire le demi-tour ce n'est pas convivial ou en auto, en autobus et autre.

2485           Donc, si on veut que ça puisse fonctionner avec des demi-tours en créant des cul-de-sac, il y a vraiment un système en boucle à créer et qui peut se connecter entre Lac-aux-Castors et maison Smith, il y a le cimetière aussi, là. Mais c'est ça, il faut vraiment créer, faire en sorte que ça puisse être opérationnel, que tu puisses fermer plus fonctionnellement que ça l'était cet été, parce que ça ne marchait pas.

2490           Moi, j'avais écrit un texte avant pour dire le diable est dans les détails. Parce que je disais, les gens vont se taper dessus si ce n'est pas fait comme il faut.

**LA PRÉSIDENTE :**

2495           Effectivement. Merci.

**LA COMMISSAIRE :**

2500           Moi j'avais deux questions sur les deux belvédères. Camillien-Houde vous ne parlez pas de réaménagement. Vous acceptez que les voitures continuent à l'utiliser. Il y avait un Café suspendu cet été. Est-ce que vous avez des...

**M. DANIEL CHARTIER :**

2505           Vous parlez du belvédère penché ou du belvédère soleil?

**LA COMMISSAIRE :**

2510           Camillien-Houde. Celui qui regarde vers l'est.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2515           O.K. Le belvédère Camillien-Houde. Bien, il aurait besoin d'un réaménagement entre autres comme le monsieur tantôt soulignait, la question des autobus. Moi j'ai déjà vu neuf autobus en ligne. Quand on est à la fête du Travail, le dimanche, le samedi ou le dimanche de la fête du Travail il peut y avoir beaucoup d'autobus. C'était assez bordélique cette fois-là.

2520 Mais l'espace est quand même limité. L'entrée et les sorties sont peut-être à repenser. Il y a la question des services, mais il n'y a pas d'aqueduc, il n'y a pas d'eau potable à côté, sinon il faut vraiment faire un tuyau d'un kilomètre.

2525 Mais même chose au niveau de la gestion des eaux de surface. Les surfaces asphaltées sont tellement grandes sur Camillien-Houde, que là, ça crée des problèmes de gestion des milieux naturels, ça crée de l'érosion. Ça met une quantité incroyable de sel de déglacage dans le milieu naturel, et cetera. Donc, il y a tout un système de gestion.

2530 Le pire c'est que la Ville impose aux propriétaires institutionnels, l'Université de Montréal, McGill puis tout ça, des critères incroyables pour la gestion de leur route. Mais les routes de la Ville eux autres ils peuvent faire n'importe quoi. On n'a pas besoin de s'occuper de l'environnement. Ça n'a pas de sens. Il faut à quelque part qu'il y ait une gestion durable des eaux de surface dans ces chemins-là. Et je ne suis pas convaincu que la Ville s'enlignera pour en tenir compte. Il y avait bien de la résistance.

2535 **LA COMMISSAIRE :**

J'avais une autre question, c'était le belvédère soleil qu'on a érigé cet été. Est-ce que vous aviez des commentaires?

2540 **M. DANIEL CHARTIER :**

2545 Bien, c'est ça. Dans un cas comme dans l'autre, l'idée d'avoir des structures surélevées, des patentes, je m'excuse, qui sont en total désaccord avec le reste de la stylistique du parc du Mont-Royal, ça n'a pas de sens. À la limite que ça soit des choses un peu surbaissées, quitte à faire du dégagement, de la gestion des percées visuelles. L'atlas du paysage dit qu'on peut le faire, puis il y aurait moyen de le faire. Mais là, c'est une espèce de vision : « Ah bien, on ne peut pas. Le monde ne sera pas content si on coupe des arbres. »

2550 Mais à un moment donné, il y a les percées visuelles, on ouvre une percée, simplement cette percée-là puis on va planter 1 000 arbres ailleurs. Ce que j'ai fait. Moi j'ai planté des dizaines de milliers d'arbres dans le parc, au fil des ans et des centaines de

2555 milliers d'arbustes. Mais à quelque part, à des places si on veut avoir des percées visuelles il faut les ouvrir, ne pas dire : « Bien, on va construire plus haut, puis plus haut, puis plus haut, puis plus haut. On va faire des patentes qui n'ont pas leur place dans le parc du Mont-Royal. Ils ne sont pas en lien stylistique... »

2560 Je voyais les commentaires des citoyens cet été à un moment donné, les suggestions de la Ville. Puis là, il y a des gens qui réagissaient de manière vitriolique contre ça, dire « bien, ça n'a pas de bon sens, ça n'a pas sa place là. C'est peut-être correct dans le Plateau ou dans les quartiers, mais ça n'a pas d'affaire sur la montagne. Sur la montagne c'est des éléments plus épurés, c'est le paysage qui doit dominer, la montagne. Ça a-tu un lien avec la montagne. Mais il ne s'agit pas de faire un bel aménagement  
2565 « avez-vous vu comme je suis bon, j'ai réussi à faire quelque chose que tout le monde sait que moi j'ai fait ».

Moi j'ai travaillé sur la montagne, j'essayais d'être discret. Ce n'est pas tout le monde qui a cette vision-là.

2570 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être une dernière question. La passerelle que vous suggérez du côté du chemin Camillien-Houde, à quelle hauteur vous la voyez?

2575 **M. DANIEL CHARTIER :**

À l'origine il y en avait une au niveau du tramway qui était très près du mont Royal. Moi je la vois à mi-chemin entre Mont-Royal et la courbe, pour des raisons pentes. Parce que si on la met plus proche de Mont-Royal entre le chemin de ceinture actuel, ce qui a été  
2580 aménagé dans le bois que vous voyez là, dans le bois inférieur, le long du boulevard Mont-Royal.

**LA PRÉSIDENTE :**

2585 Oui.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2590 Il y a un sentier qui a été aménagé, ça a été la croix et la bannière. Ça a pris trois ans de discussion avec les citoyens, c'était rendu au ministère. Il a fallu avoir des lettres de toutes les organisations, les Amis de la Montagne, Héritage Montréal, le CREM, les citoyens, des consultations, des consultations, des consultations. On l'a fait puis ça a été d'accord.

2595 Mais là, maintenant il faut connecter, puis là pour connecter, si on arrive au coin de Mont-Royal, la pente va être un peu trop forte. Il faut aller à mi-chemin entre les deux, là où il y a encore de la paroi rocheuse, un surélevé il y a moyen de faire ça. Mais ça devrait faire partie d'un concours ou de la création d'un grand geste, d'un grand seuil.

2600 Parce que tout à l'heure les gens de la Santé publique parlaient, montraient les gens, vous regarderez cette carte-là, vous regarderez Outremont, Mile-End, Rosemont-Petite-Patrie, tout ça. C'est un 150 000, 200 000 personnes qui rentent dans le coin là, normalement. Ça fait que ce coin-là devrait avoir une signature, autre chose qu'être juste un gros tas d'asphalte comme c'est le cas actuellement.

2605 Il y a une requalification de tout ça dans le cadre du réaménagement Jeanne-Mance Côte Placide, mais il y a tout un travail à faire.

2610 C'est ça. Ce n'est pas juste une passerelle, dire on va faire une passerelle flashée. Il faut que ça fasse partie d'un grand geste.

**LA PRÉSIDENTE :**

2615 Alors, merci beaucoup, Monsieur Chartier. J'inviterais maintenant, monsieur Pierre-Louis Houle, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

**M. PIERRE-LOUIS HOULE :**

2620 Bonsoir, Mesdames, Monsieur les commissaires. Bien que je sois membre à vie du comité citoyen Milton parc, j'enseigne aussi à l'Université de Montréal. J'étais ici l'autre soir à la consultation. Je suis venu tout simplement présenter mon point de vue de citoyen, de