

2035 J'inviterais maintenant monsieur Nicolas Gendron.

M. NICOLAS GENDRON:

Bonjour.

2040

LA PRÉSIDENTE:

Bonjour Monsieur.

2045

M. NICOLAS GENDRON:

J'ai préparé un texte, donc je vais vous lire mon texte. J'espère que ça ne sera pas trop ennuyeux.

2050

Donc, je suis pour le respect du caractère historique et naturel de la montagne et pour la fin définitive de la circulation de transit.

2055

Montréal ne porte pas son nom par hasard. Le Mont-Royal, ou si vous préférez, la montagne comme on l'appelle affectueusement, est le cœur de Montréal, dans tous les sens du terme. La montagne fait partie intégrante de l'histoire de Montréal, et de l'identité montréalaise, selon moi.

2060

Mais que reste-t-il de l'aspect naturel du Mont-Royal? Au cours de son histoire, la montagne a été successivement un lieu sacré, un domaine royal, le site de fermes privées, puis un lieu de détente et de ressourcement pour des Montréalais, à une époque où la vie était plutôt dure à Montréal, au moment de la grande industrialisation, le Mont-Royal était un lieu de ressourcement, je le répète.

2065

Depuis 2005, une grande partie de son territoire a reçu le titre d'arrondissement historique et naturel. Mais le plus grand pas de l'histoire de la montagne n'a pas été franchi le 9

2070 mars 2005, mais bien en 1872. Après des événements malheureux, que ceux qui connaissent l'histoire de Montréal connaissent, des événements qui avaient laissé le Mont-Royal dans un piteux état. L'administration municipale faisait preuve de détermination et imposait une vision d'avenir. Les élus décidaient d'investir une somme que plusieurs considéraient comme déraisonnable, pour procéder à l'achat de terrains individuels qu'on allait réunir pour créer le parc du Mont-Royal.

2075 Si l'aspect historique du Mont-Royal est inscrit à jamais dans nos livres d'histoire, son aspect naturel n'est pas pour autant assuré. Près de 100 ans après la création du parc du Mont-Royal dans la deuxième moitié du 20e siècle, les élites politiques et économiques n'en avait que pour le développement et la modernité. C'est à ce moment-là qu'on a construit les fameuses routes de transit. Et donc... et il y a beaucoup de projets aussi qui avaient été proposés. On pense au maire Drapeau, qui avait l'idée de construire des choses assez étonnantes sur le Mont-Royal. Et souvent, c'est par la pression populaire, puis on pourrait peut-être dire par la chance, 2080 que des grandes parties du Mont-Royal ont pu éviter d'être sacrifiées au développement.

2085 On le sait, le Mont-Royal est très convoité, les menaces sur l'aspect naturel du Mont-Royal ne se résument pas au passé. Ceux qu'on nomme les grands propriétaires affirment avoir encore aujourd'hui des droits acquis. Dans leur esprit, ils sont en partie propriétaires du Mont-Royal.

2090 Je pense à un représentant de l'École polytechnique qui affirmait devant votre tribune ici, à l'Office de consultation publique de Montréal, lors d'une... une consultation passée, que son institution avait des droits acquis qui lui permettaient de raser des grands espaces boisés, en bordure de l'avenue Édouard-Montpetit, pour y construire de nouveaux pavillons.

2095 Je pense aussi aux dirigeants des grands cimetières de la montagne, qui demandent et reçoivent à répétition des dérogations qui leur ont permis de construire de nouveaux stationnements, d'ériger de nouveaux mausolées, tout ça souvent dans la plus grande discrétion. Enfin, moi, en tant que citoyen, j'étais complètement ignorant de tout ce qui se... j'ai envie de dire de tout ce qui se tramait.

2100 Je me rappelle très bien d'avoir cherché en vain, à obtenir de l'information de l'administration de l'ancien maire de l'arrondissement Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce, monsieur Applebaum, c'était l'embargo total. Interdiction absolue de me transmettre des photos aériennes de la montagne, qui auraient pu me donner une idée de la minéralisation croissante de la montagne. Et ça, c'est sans compter les promoteurs qui viennent gruger tranquillement les flancs du Mont-Royal.

2105 Alors moi, je pense qu'on a une montagne à magnifier. Il faut non seulement préserver ce joyau qu'est le Mont-Royal, il faut lui redonner ses lettres de noblesse. Il ne faut pas le mettre sous une cloche de verre, il faut faire mieux.

2110 Notre administration municipale actuelle doit avoir autant de vision que celle qui était en place au 19e siècle. Elle doit entreprendre un plan ambitieux de restauration de son caractère naturel. Redonner au Mont-Royal ses lettres de noblesse, ça veut dire à la fois développer ses caractéristiques intrinsèques, et réduire l'importance de ce qui va à l'encontre de ces mêmes caractéristiques. Enrichir la forêt urbaine qui l'habite, revitaliser la nature pour l'aider à s'aider elle-même. Mettre en place des aménagements qui réduisent l'impact de la présence humaine sur l'environnement local. Privilégier des initiatives qui permettent aux visiteurs de se détendre et de pratiquer des loisirs et des sports qui sont respectueux de l'environnement, du milieu local. Documenter et mettre en valeur de façon concrète l'histoire de Montréal et de la montagne. Réduire l'emprise de la voiture.

2120 Au chapitre de la réduction des facteurs et des équipements qui ne cadrent pas avec la nature même du Mont-Royal, on peut penser tout d'abord à deux éléments incontournables. La présence d'une voie de transit. Le passage de milliers de véhicules au beau milieu de la montagne ne cadre absolument pas avec la nature du lieu. Les partisans de la circulation de transit affirment que tous les gens qui traversent actuellement le Mont-Royal en voiture vont continuer d'utiliser leur voiture pour contourner la montagne, ce qui va résulter, selon eux, en une augmentation de la pollution et des gaz à effet de serre.

2130

Certains le feront assurément, mais d'autres choisiront le transport en commun, ou le transport actif. Toutes les études le prouvent, les choix en matière de transport sont toujours conditionnés par une variété de facteurs, le temps, le coût et l'agrément ou le désagrément.

2135

Les études s'entendent aussi pour dire que plus vous développez le réseau routier, plus vous avez des voitures en circulation.

2140

Les vastes stationnements. Les centaines de mètres carrés d'espaces asphaltés sont une balafre sur le Mont-Royal. Les gens qui veulent se rendre sur la montagne, que ce soit seuls ou encore avec enfants, poussettes, chaises de parterre, doivent pouvoir le faire aisément de façon sécuritaire en transport actif, comme en transport en commun. J'entendais une dame dire que l'autobus 11 n'est pas assez régulier. On doit améliorer le service de transport en commun.

2145

Je pense aussi à l'exemple du circuit d'autobus 747 qui facilite le transport des voyageurs avec leurs bagages, entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau. Le circuit d'autobus 11 devrait être aussi amélioré pour permettre aux gens de se déplacer avec tout ce dont ils ont besoin pour profiter du Mont-Royal.

2150

Les voies de circulation et les vastes espaces de stationnement sont tous deux un encouragement au tout à l'auto, dans ma voiture personnelle.

2155

La valeur humaine et économique du Mont-Royal. Pour une grande ville du 21^e siècle, de pouvoir offrir à ses citoyens un lieu de ressourcement et de remise en forme, est un atout selon moi, qui est absolument inestimable. Montréal a cette chance, et elle doit tout mettre en œuvre pour faire briller ce joyau. Que ce soit pour faire une balade ou un pique-nique l'été, du patin ou du ski l'hiver, la montagne est un aimant pour les Montréalais comme pour les autres. Moi, personnellement, je ne sais pas si j'habiterais à Montréal, s'il n'y avait pas le Mont-Royal.

Nous vivons dans une période où la nature régresse toujours de plus en plus, et où les gens ressentent de plus en plus le besoin de s'entourer d'un peu de verdure. Les villes de banlieue font toutes miroiter des espaces verts et de l'air pur, mais en fait, en ayant en son sein

2160 un noyau densément vert, d'une grande richesse biologique et naturelle, Montréal peut elle aussi offrir verdure et air pur, sans les trajets interminables. J'ai des collègues qui font 1 h 30 de voiture et 2 h de voiture matin et soir pour aller travailler. Donc, ça ce n'est pas très rigolo, pour venir à Montréal, je veux dire, puisqu'ils vivent en banlieue.

2165 Et plus Montréal réussira à attirer des gens dans ses espaces bien planifiés, bien densifiés, bien aménagés, et moins il y aura de déplacements en voiture, donc moins d'émissions de gaz à effet de serre.

2170 Un modèle à suivre. C'est uniquement en densifiant ses espaces urbains et ses espaces verts, c'est-à-dire en les rendant plus verts, que Montréal peut concurrencer efficacement les villes de périphéries. Elle doit faire comme d'autres grandes villes du monde, qui misent sur des espaces verts fabuleux. New York et son Central Park, qui fait 3,4 kilomètres carrés et pour lequel on a mis sur pied un projet gigantesque de restauration évalué à près d'un demi-milliard de dollars canadiens. À noter que la circulation automobile y est désormais interdite et qu'on prévoit y développer des activités nautiques, la marche, et d'autres activités sportives.

2175 On pense aussi à Londres et à son Hyde Park, qui fait 1,5 kilomètre et demi carré et qui est protégé depuis 1987. Ils ont vu la lumière avant nous.

2180 Il y a Chicago et son Millenium Park, Munich et son jardin anglais, Buenos Aires et sa réserve écologique, qui est un endroit absolument fabuleux.

2185 Montréal ne doit pas rester immobile, si elle veut figurer en bonne place, aux côtés des villes du monde qui offrent la meilleure qualité de vie. Elle doit faire de la montagne un lieu unique, aux qualités remarquables. Elle ne doit pas ménager la chèvre et le chou. Plus spécifiquement, elle doit à la fois verdier et déminéraliser le Mont-Royal. Ce qui veut dire concrètement donner plus de place à la verdure et moins à la voiture.

Au sujet des gaz à effet de serre et de la circulation automobile. Hier, on a appris, il y a un inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, en 2016, qui a été rendu public.

2190 Et on apprend que plus du tiers des émissions de G.E.S. est directement attribuable à la
circulation automobile. C'est énorme, c'est incontournable. Si nous voulons réduire les impacts
du réchauffement climatique qualifié par certains de très graves, et par d'autres d'absolument
catastrophique, nous devons nous attaquer en tout premier lieu au transport automobile, plus
précisément à l'auto solo.

2195 Toutes les études le disent, plus on construit de routes, plus il y a de voitures qui les
empruntent. Plus on augmente la capacité et la fluidité des voies de circulation, et plus on
encourage les déplacements en auto solo. En d'autres mots, plus il y a de voies offertes aux
automobilistes, plus il y a d'automobilistes.

2200 Je ne crois donc aucunement les gens qui affirment que l'interdiction de la circulation de
transit sur le Mont-Royal va nécessairement se traduire par une augmentation des G.E.S., des
émissions de G.E.S. Favoriser le transport en commun et le transport actif, même aux dépens du
transport de la voiture personnelle, ne peut que nous aider à réduire nos émissions de G.E.S.

2205 D'autres grandes villes l'ont compris. Londres par exemple. Montréal doit oser suivre
cette voie.

Merci.

2210

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur.

2215 Une première question que j'aimerais vous poser. Quelle est votre expérience
personnelle du Mont-Royal? Y allez-vous comme marcheur, comme skieur, ou comme cycliste?

M. NICOLAS GENDRON:

2220 J'y vais comme marcheur, j'y vais comme coureur, j'y vais comme cycliste. J'y vais un nombre incalculable... ça fait près de 40 ans que j'habite Montréal, j'y suis allé des milliers et des milliers de fois. Comme je le disais tout à l'heure, moi, sans Mont-Royal, il n'y aurait probablement pas de Montréal.

2225 **LA PRÉSIDENTE:**

O.K. Vous avez une fréquentation hebdomadaire de la montagne?

M. NICOLAS GENDRON:

2230 Ah oui, plusieurs fois par semaine.

LA PRÉSIDENTE:

2235 Plusieurs fois par semaine?

M. NICOLAS GENDRON:

Oui.

2240 **LA PRÉSIDENTE:**

O.K.

2245 **M. NICOLAS GENDRON:**

J'habite relativement près. Et tout à l'heure, il y avait une question, on disait, il y a des gens... bon, on me dira « Vous êtes égoïste », tout le monde est égoïste. Mais il y avait tout à l'heure une question qui a été posée par monsieur Lebeau, des gens qui disaient : « Moi, je suis... je fréquente le cimetière, que ça soit le cimetière anglais ou le cimetière Notre-Dame-des-
2250

2255 Neiges, et ça m'embête de ne pas pouvoir passer par le chemin Remembrance. » Ce que je
peux vous dire, pour avoir été des centaines et des milliers de fois, j'ai envie de dire, dans le
cimetière anglais, et aussi dans le cimetière catholique, c'est qu'il y a beaucoup de gens, qui
passent par le cimetière pour... comme un raccourci. On traverse le cimetière anglais pour aller
au chemin Remembrance, et pour se rendre au centre-ville plus rapidement à partir d'Outremont.
Donc, ces gens-là, c'est certain qu'ils vont se plaindre. Parce qu'on dérange leurs habitudes
quotidiennes.

2260 **LA PRÉSIDENTE:**

Hum, hum.

M. NICOLAS GENDRON:

2265 J'en suis témoin, je suis désolé.

LA PRÉSIDENTE:

2270 Oui. J'aimerais qu'on se respecte les uns les autres. Tout le monde a le droit à son
opinion, même si elle est différente de la nôtre. Question? Oui?

Mme LUBA SERGE, commissaire:

2275 Je vais...

M. NICOLAS GENDRON:

Oui.

2280 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

2285 Sur la question des cimetières, on nous dit... on nous dit... il y a des problèmes d'accès pour les personnes âgées, qui sont la clientèle... bien ce sont des gens qui vont visiter. Et il y a aussi la question d'accès au Mont-Royal, au parc, pour les personnes à mobilité réduite. Alors, comment est-ce que vous... comment est-ce qu'on peut...

M. NICOLAS GENDRON:

2290 J'avoue... je vous avoue que je ne comprends pas vraiment cette question-là, parce que le cimetière anglais a une entrée, que tout le monde peut utiliser, que ce soit avec sa voiture personnelle, ou... le fait de ne pas permettre la circulation de transit, je ne vois pas, les gens peuvent entrer par le cimetière anglais, peuvent entrer par le cimetière catholique. Le fait de ne pas pouvoir passer au travers, si je puis dire, ça les dérange? Moi, si j'étais... je veux dire, une personne âgée peut très bien entrer par l'entrée principale du cimetière. Le cimetière catholique 2295 en a deux entrées. Désolé, je ne vois pas le problème.

Mme LUBA SERGE, commissaire:

2300 Je pense que c'était surtout parce que les gens ont à contourner plutôt que de prendre Remembrance / Camillien-Houde, doivent, les gens qui habitent l'est, qui vont...

M. NICOLAS GENDRON:

2305 C'est certain que pour des gens, ça va être... mais comme je le disais dans mon document, il faut faire des choix, qui vont peut-être être désagréables pour certaines personnes, mais de devoir faire que sais-je, 2km de plus, pour contourner et passer par l'entrée principale du cimetière plutôt que de passer par l'entrée qui se trouve dans le cœur du Mont-Royal. Je ne pense pas que c'est un empêchement qui est majeur. Selon mon humble opinion. Et je vois que ce n'est pas partagé. Mais c'est mon opinion.

2310 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

Et pour les personnes à mobilité réduite, le transport en commun, parfois, n'est pas le plus facile. Est-ce que...

2315

M. NICOLAS GENDRON:

Donc, ce que vous voulez dire, c'est qu'ils prendraient l'autobus pour se rendre?

2320

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Bien, les gens qui se... oui, c'est ça. Pour se rendre au parc, si on a des problèmes de mobilité?

2325

M. NICOLAS GENDRON:

Bien comme je le disais, un des aspects clef, c'est d'améliorer le transport en commun. Donc, ça veut dire plus d'autobus, des autobus mieux adaptés, et des autobus adaptés aux personnes qui ont besoin d'équipements spéciaux, si vous voulez.

2330

Mme LUBA SERGE, commissaire:

O.K. Merci.

2335

LA PRÉSIDENTE:

Ça va aller. Alors, je vous remercie beaucoup de nous avoir fait part de votre expérience, personnelle et de vos idées sur la circulation de transit sur le Mont-Royal.

2340

M. NICOLAS GENDRON:

Merci à vous.