

# Plan de conservation

## Site patrimonial du Bois-de-Saraguay

### Consultations publiques

Avis et commentaires d'un citoyen sur les éléments suivants :

- Accessibilité du site par le côté sud
- Liaison piétonne et cyclable ; option pour éviter le boulevard Gouin
- Aires d'adhésion périphériques

Michel Moquin

Montréal

Montréal, le 9 novembre 2015

## Contenu

1. Introduction .....	2
2. Côté sud : état du milieu existant .....	2
Voici l'état des lieux : .....	2
Obstruction du passage : .....	3
3. Valorisation du site .....	6
Proposition .....	6
Devoir de précaution .....	6
Investissement minime .....	6
Projet conjoint .....	6
Faciliter la découverte du milieu forestier .....	6
Le boisé de Saraguay accessible par le rail .....	7
4. Un lien structurant .....	8
Une voie verte .....	8
5. Autre aménagement sécuritaire .....	11
Option pour éviter le boulevard Gouin .....	11
6. Aires d'adhésion .....	14
7. Conclusion .....	14
Note : .....	14

## 1. Introduction

Lors de la séance de consultation sur le site patrimonial du Bois-de-Saraguay tenue le 28 octobre 2015, il a été fait mention à quelques reprises de la notion d'accessibilité. Cette préoccupation est venue autant des membres du Conseil présents que de citoyens qui avaient jugé bon d'intervenir sur le sujet.

De fait, il a été question de l'accessibilité aux rives (secteur des domaines) à partir du boulevard Gouin et de l'accès au cœur de la forêt *via* les sentiers Paton et du Polo à partir de la rue Jean-Bourdon.

L'accès au site par le sud n'a pas été évoqué. Pourtant, un chemin préexistant offre un potentiel fabuleux de ce côté-là, tant pour accéder à la zone forestière en tant que telle que pour sa mise en valeur, en mettant à la disposition de la population une liaison piétonne et cyclable entre l'arrondissement St-Laurent et l'ouest de l'île de Montréal.

## 2. Côté sud : état du milieu existant

Comme spécifié par le plan de conservation, la délimitation du site patrimonial, dans sa partie sud, se bute à l'existence d'un tracé rectiligne constitué d'une ligne de chemin fer et à une ligne électrique à haute tension.

Il semblerait que la bande sous cette ligne électrique ne soit pas incluse dans le site patrimonial.

En fait, il y a deux lignes électriques qui passent sur cette bande :

- Une ligne à haute tension, collée à l'emprise ferroviaire et disposant d'un chemin d'entretien ;
- Une ligne de distribution qui se situe à une vingtaine de mètres au nord de la ligne à haute tension et qui, visuellement, se confond avec le couvert forestier.
- Cette ligne à basse tension se situe-t-elle dans le site ? Le manque de détail sur les cartes rendues disponibles par le Conseil ne permet pas de l'évaluer.

Jusqu'à présent, cette bande de terre a totalement été laissée à l'abandon.

### Voici l'état des lieux :

- Probablement qu'Hydro-Québec y contrôle la végétation uniquement dans le sens de la poussée verticale, afin de maintenir le couvert végétal à une certaine distance des fils conducteurs ;
- La pousse végétale y est envahissante et totalement anarchique ;
- Une végétation luxuriante a repris le dessus sur les anciennes parcelles cultivées de la partie sud-est du site patrimonial ;

- Le chemin qui suit la ligne électrique est dans un état lamentable, indigne d'un milieu urbain et civilisé ;
  - Il est difficilement praticable :
    - Des enfoncements pleine largeur y créent de véritables mares. On ne parle pas de flaques d'eau, mais de réels obstacles aux passages des piétons et des vélos ;
    - Dans ces enfoncements, le sous-sol est de type imperméable. L'eau de pluie s'y accumule et ne s'infiltré pas dans le sol. Les étendues d'eau perdurent, même en période de sécheresse ;
    - Par endroits, des ornières profondes et boueuses rendent le passage difficile.
    - Une végétation luxuriante et envahissante réduit de plus en plus la largeur du passage disponible.
  - Cette bande a servi (et sert encore) de décharge publique. À l'abri des regards, des résidus de démolition y ont été déversés. Des déchets divers (appareils usagés, sacs plastique) ont également été abandonnés là.
- Les deux pages suivantes donnent un aperçu du milieu décrit ici.

### Obstruction du passage :

- Malgré son état déplorable, j'ai emprunté à maintes reprises ce chemin au début des années 2000. Il me permettait, à partir de Saraguay, de me rendre directement à St-Laurent en bicyclette afin d'accéder au parc Noël, ou à la gare Bois-Franc, ou à des commerces situés sur les boulevards Keller ou Marcel-Laurin. Mais, depuis une dizaine d'années, cet accès a été obstrué. Visiblement, des résidents du site patrimonial se sont approprié la bande de terrain et ont installé des obstacles pour bloquer le passage.
  - Le passage étant bloqué, la végétation a repris sa place, faisant petit à petit disparaître les traces de l'ancien chemin.
  - Cette obstruction oblige à faire le détour par l'intérieur de la forêt pour regagner le « Croissant du beau bois » afin d'accéder au parc « Noël-Nord ».
  - **De toute évidence, il y a eu là usurpation du bien commun. Cela devra être réparé.**





### 3. Valorisation du site

#### Proposition

L'aménagement d'un sentier bimode (piétons et cyclistes) sous la ligne à haute tension permettrait de faciliter l'accès au site et donnerait une valeur patrimoniale à sa lisière sud.

Comme nous le verrons plus loin, un tel aménagement aurait une portée plus large que le site patrimonial lui-même, car il aurait un rôle structurant pour le développement vert de la ville de Montréal.

#### Devoir de précaution

Même en mettant en valeur cet accès au site, je ne pense pas que cela puisse créer une fréquentation accrue qui soit dérangeante pour les résidents limitrophes. Du côté est, le parc Noël-Nord dispose déjà d'une zone de stationnement. L'entrée ouest se ferait *via* la rue Maple, laquelle est un cul-de-sac sans habitation, capable d'accueillir un certain nombre d'autos.

#### Investissement minime

Globalement, le tracé existe. Une partie du trajet bénéficie déjà d'un chemin suffisamment empierré. Certaines sections nécessiteraient remblayage et consolidation. Le surfacage du chemin avec du gravier fin, l'élagage et le nettoyage de cette bande qui borde le boisé embelliraient le lieu. Le tout pourrait être réalisé par les autorités locales sans nécessiter d'importantes dépenses.

#### Projet conjoint

À la section « 3.5 Mise en valeur » du plan de conservation (page 48), il est mentionné « Favoriser la mise en valeur des anciens espaces ouverts, au sud de la forêt intérieure, témoignant des anciennes activités agricoles ». La mise en œuvre de cette recommandation cadre parfaitement avec la « mise à niveau » du chemin que je tente ici de promouvoir. Ce double objectif pourrait se faire dans le cadre d'un projet unique.

#### Faciliter la découverte du milieu forestier

C'est sur ce chemin que vont déboucher les sentiers Paton et du Polo. Ceux-ci permettent de découvrir la partie est du boisé.

À priori, le plan de conservation ne suggère pas de créer d'autres sentiers. Toutefois, l'option « découverte de la partie ouest du boisé » devrait être envisagée.

Un sentier, non rectiligne cette fois, pourrait permettre de regagner le chemin de la bande sud à partir du boulevard Guin. Le départ pourrait se situer plus ou moins en face de la

maison du chauffeur. Un passage protégé pour piétons avec feux de circulation existe déjà à cet endroit.

Voir la localisation potentielle sur la figure 3.5.



Figure 3.5

### Le boisé de Saraguay accessible par le rail

Parmi les projets de l'Agence métropolitaine des transports (AMT), figure l'implantation d'une gare supplémentaire sur la ligne de Deux-Montagnes. Elle se situerait à l'est de l'autoroute 13, dans la section la plus à l'est du Bois-de-Liesse.

Si l'objectif principal de cette gare est de permettre à plus de personnes de faire usage du train pour se rendre au centre-ville, il est certain qu'à l'inverse, des citoyens seront enclins à prendre le train pour venir profiter du milieu naturel du Bois-de-Liesse, mais aussi par extension du boisé de Saraguay.

Il serait donc important que l'entrée sud-ouest du site patrimonial soit accueillante et stimulante pour les visiteurs qui ne manqueront pas de s'y rendre en transports collectifs dans les années à venir.

## 4. Un lien structurant

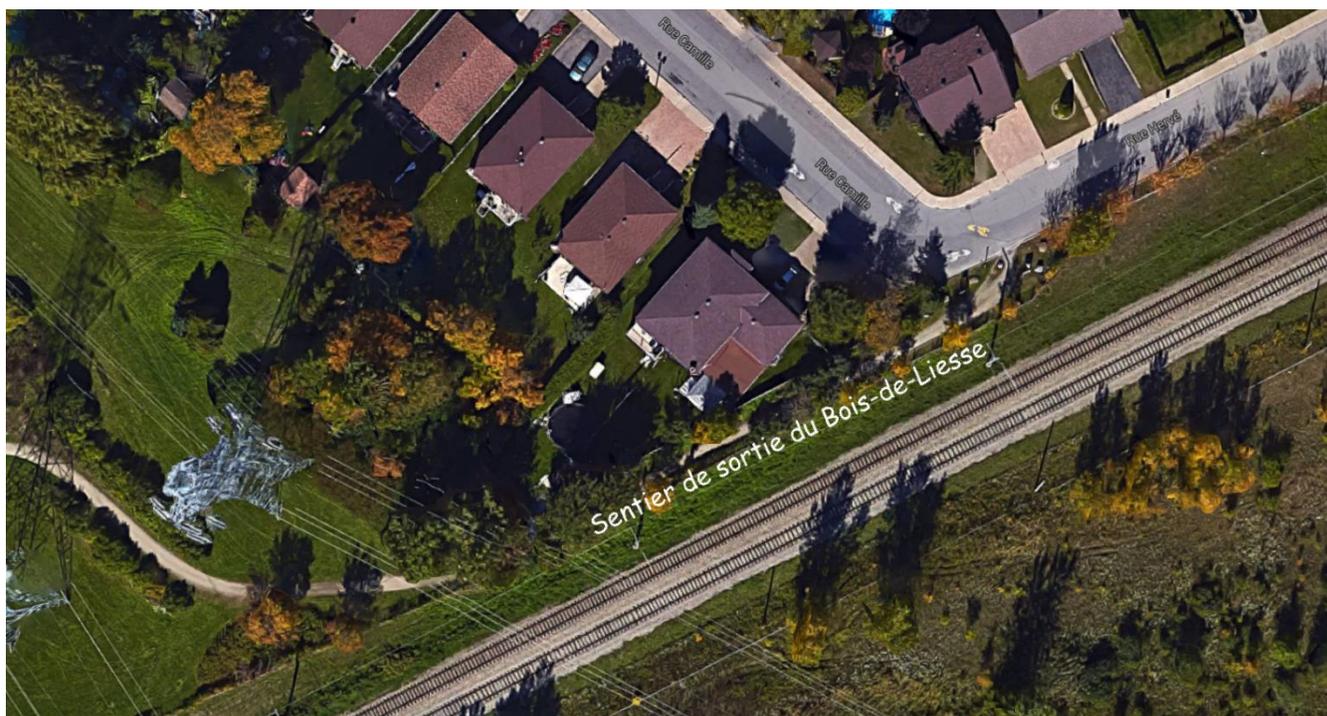
Un chemin adéquatement construit et bien entretenu à la limite sud du site n'aurait pas comme seule fonction d'en faciliter l'accès et de permettre l'interconnexion des sentiers nord-sud comme Paton et du Polo. Il serait un lien structurant entre Cartierville et l'ouest de l'île au complet.

### Une voie verte

- En effet, à l'est du site, en sortant du parc Noël-Nord situé à St-Laurent, un chemin passant sous les lignes électriques permet d'accéder à la gare Bois-Franc et, par le fait même, à Cartierville.
- À l'ouest du site patrimonial se trouve l'un des grands parcs de Montréal : le Bois-de-Liesse. Un chemin pour piétons-cyclistes (transformé en sentier pour les skieurs de fond en hiver) le traverse d'est en ouest. À l'ouest de ce parc, des corridors aérobiques traversent Dollard-des-Ormeaux et permettent de continuer dans les arrondissements situés tout à l'ouest de l'île.
- Les deux boisés (Saraguay et Bois-de-Liesse) sont distants de moins de 250 mètres. Actuellement, il faut emprunter une section de rue pour passer de l'un à l'autre.
- Pour offrir une continuité de parcours aux piétons, cyclistes et skieurs désireux de relier les deux sites, il faudrait que le chemin sortant du Bois-de-Liesse soit prolongé jusqu'au chemin longeant le bois de Saraguay. Pour cela, le grillage délimitant l'emprise du chemin de fer devra être déplacé au sud, de deux à trois mètres. Ceci ne diminuerait pas la largeur fonctionnelle de l'emprise ferroviaire ; cette section longeant la rue Hervé et Maple se retrouverait simplement dans l'alignement de la délimitation de l'emprise dans sa traversée du Bois-de-Liesse.
- Voir les figures dans les pages suivantes.



Potentiel pour une connexion hors route entre les deux parcs

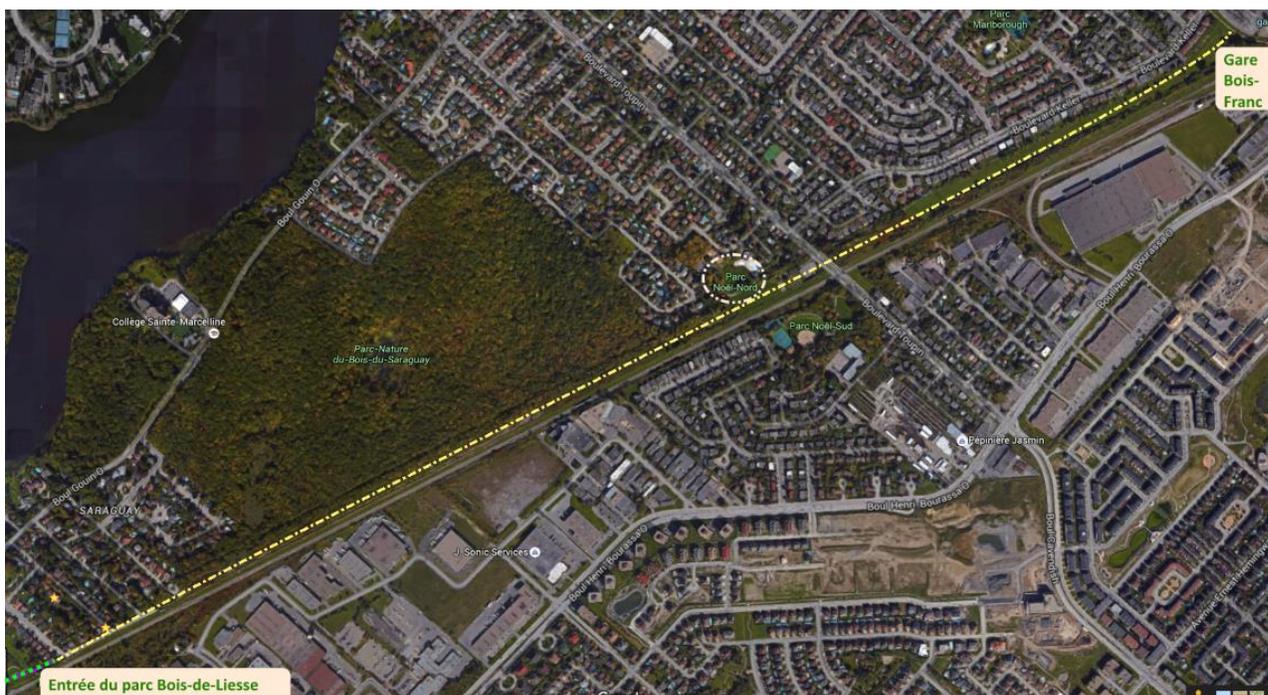


Prolongation du sentier existant en marge de l'emprise ferroviaire



Chemin de sortie du Bois-de-Liesse

- La réalisation d'un corridor vert en parallèle de la voie ferrée, entre la gare Bois-Franc et l'entrée est du Bois-de-Liesse, permettrait à la ville de Montréal d'agrandir son réseau de pistes cyclables en y ajoutant, à **peu de frais**, près de quatre kilomètres.



## 5. Autre aménagement sécuritaire

Au cours de la séance de consultation du 28 octobre, un citoyen a fait part du danger que représente la traversée du bois de Saraguay en suivant à pied ou à bicyclette le boulevard Gouin.

Cette problématique est récurrente et revient régulièrement lors d'assemblées publiques organisées par l'arrondissement ou des regroupements de citoyens.

Bien sûr, l'élargissement du boulevard Gouin par une bande sécuritaire pour piétons et pour vélos a été évoqué et réclamé plus d'une fois.

### Option pour éviter le boulevard Gouin

Cependant, s'il faut gruger une bande sur la forêt patrimoniale, pourquoi ne pas envisager une option qui aurait l'avantage de faire usage d'une infrastructure possiblement préexistante.

En effet, on peut remarquer que :

- D'une part, du côté est, entre la rue Jean-Bourdon et le boulevard Gouin, se situe un portail grillagé donnant accès au parc. (Voir figure 0.1.) Celui-ci se situerait en face du numéro 12286 de l'avenue Josep-Saucier.
- D'autre part, un portail similaire se trouve du côté ouest près de l'adresse 12271, avenue du Merisier. (Voir figure 0.2.)

S'agit-il d'un ancien lien de communication ?

Si oui, il pourrait être rouvert, renforcé et aménagé pour assurer une traversée sécuritaire du boisé.

Cette option aurait l'avantage d'assurer la continuité de la piste cyclable qui traverse Cartierville d'est en ouest. De fait, les cyclistes ne seraient plus dans l'obligation d'emprunter la section contraignante et dangereuse du boulevard Gouin. (Voir figure 0.3.)

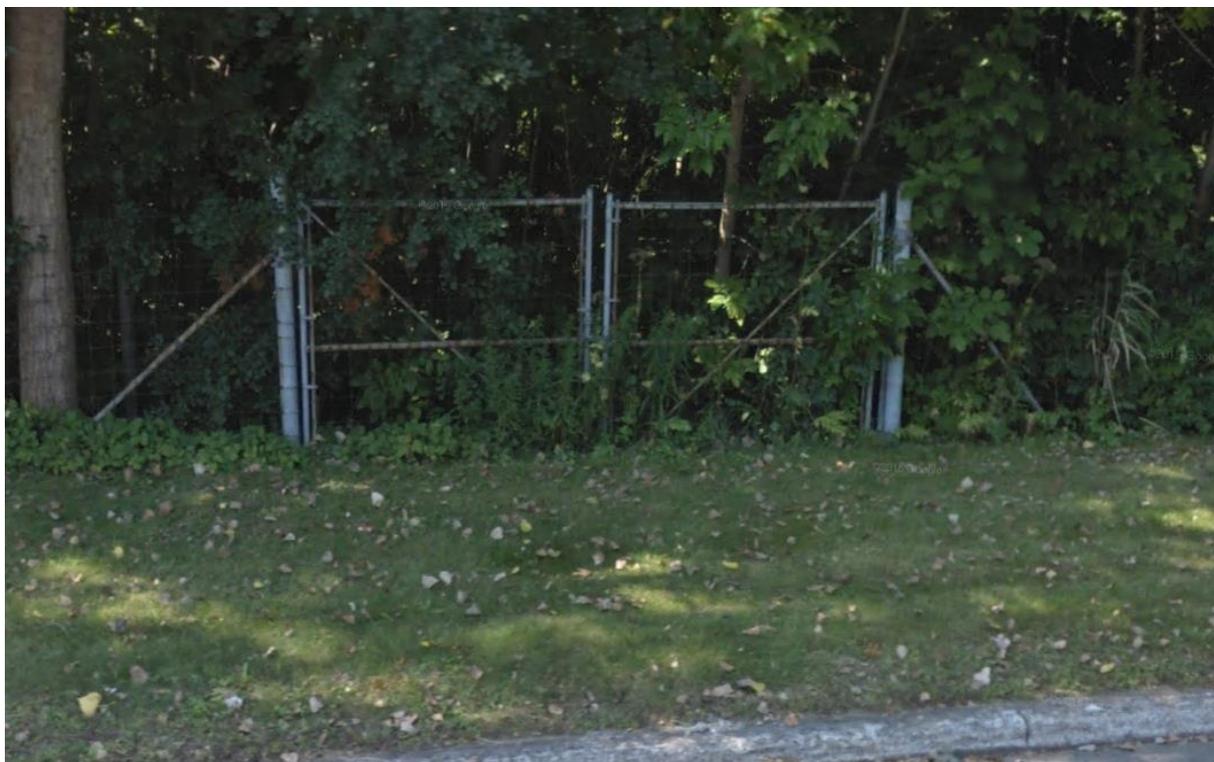


Fig. 5.1 – rue Joseph-Saucier

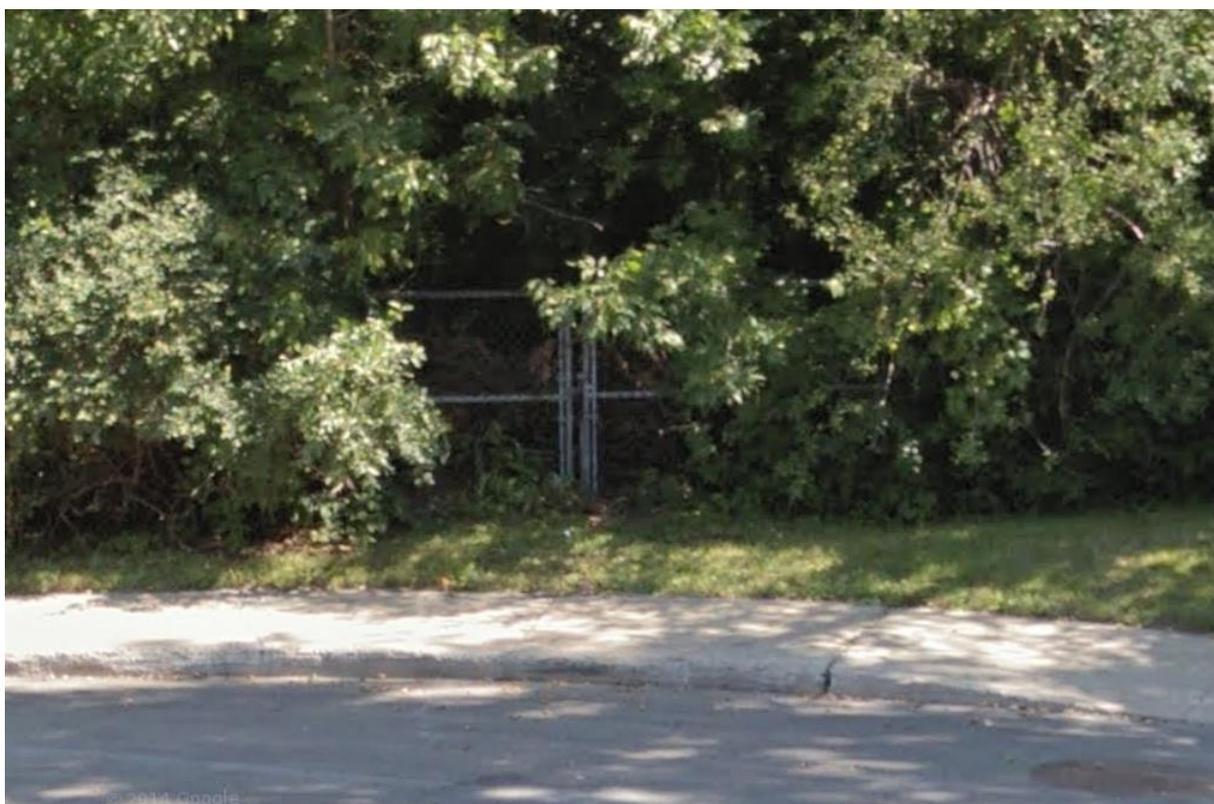


Fig. 5.2 – avenue du Merisier

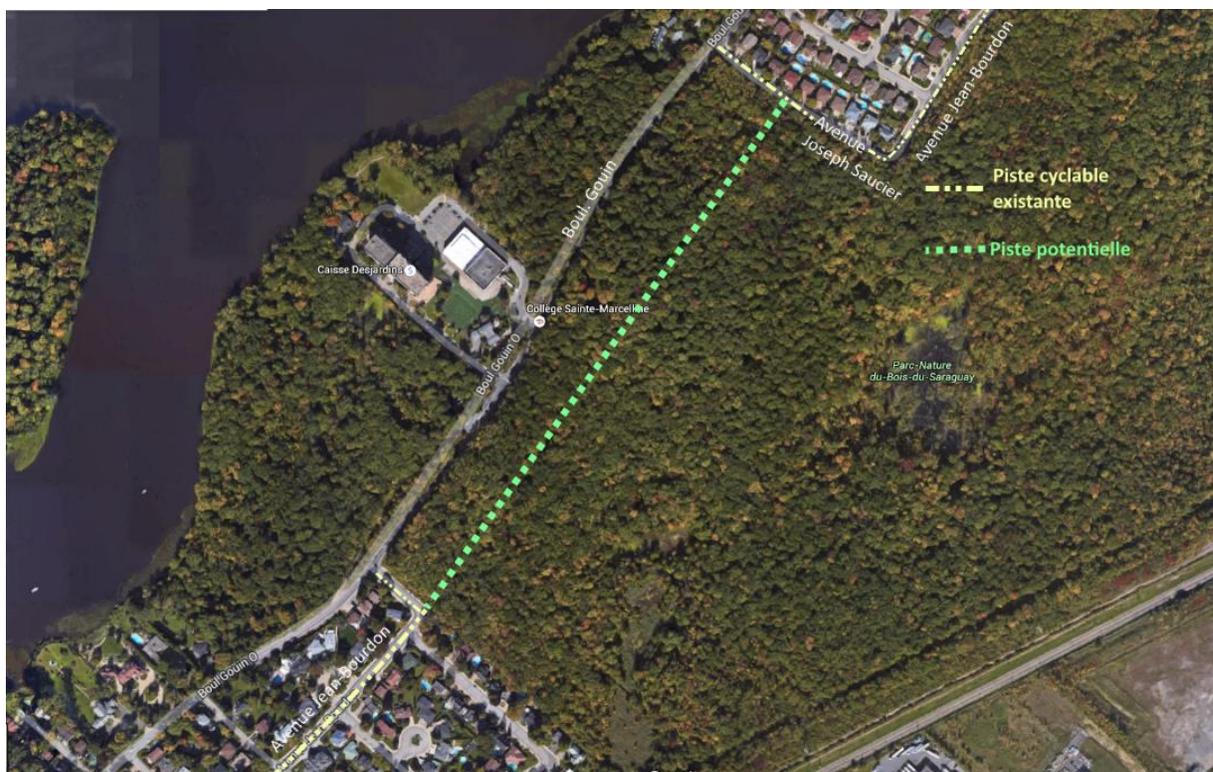


Fig 5.3

## 6. Aires d'adhésion

En proposant ces aménagements, je suis bien conscient qu'ils portent sur des zones qui se situent en périphérie du site patrimonial du boisé de Saraguay.

- Toutefois, j'estime que les pouvoirs de préservation et d'influence du Conseil du patrimoine culturel ne devraient pas se limiter strictement au site. Il faut que tout élément du patrimoine que l'on cherche à préserver s'inscrive dans un ensemble cohérent et que les zones limitrophes d'un site soient également encadrées par des obligations, moins restrictives certes que le site lui-même, mais qui forcent à respecter une certaine adéquation avec le site qu'elles encadrent.
- Donc, qu'un certain type de zonage soit en vigueur (types d'aménagement, de construction, d'affichage, d'accès aux abords du site, etc.). Il faut que les instances régionales (arrondissements, municipalités, MRC, Hydro-Québec, etc.) soient parties prenantes du processus de valorisation aux abords des sites du patrimoine.
- Si cette facette pouvait se retrouver dans le mandat du Conseil du patrimoine, son influence ne se limiterait pas seulement sur le cœur du site, mais couvrirait également les **zones d'adhésion** situées en périphérie du site.
- Dans le cadre du Bois-de-Saraguay, une couverture élargie du rôle du Conseil du patrimoine permettrait certainement d'avoir une influence contraignante sur :
  - Hydro-Québec et la Ville de Montréal relativement à la partie sud du site ; et
  - sur les instances qui régissent les règles de navigation en bordure des domaines, au nord du site, pour un encadrement des nuisances sonores.

## 7. Conclusion

Ce mémoire a été préparé pour montrer au Conseil du patrimoine tout l'intérêt qu'un citoyen porte à la préservation et à la valorisation du Bois-de-Saraguay.

Toutefois, par sa teneur, il s'adresse également à l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et au Service des parcs de la Ville de Montréal. Afin que ceux-ci puissent en prendre connaissance, une copie sera transmise à l'administration municipale.

### Note :

Les cartes, les photographies au niveau de la rue et les photographies aériennes incluses dans ce document proviennent du site internet public de Google Maps.

Les photographies faisant état du chemin sud ont été réalisées par l'auteur de ce document.