



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur les voies d'accès au mont Royal

22 novembre 2018

équiterre

 **SNAP**
SOCIÉTÉ POUR LA NATURE ET LES PARCS DU CANADA
SECTION QUÉBEC

ÉQUITERRE

Avec 140 000 sympathisants, 20 000 membres, 200 bénévoles et plus de 40 employés, Équiterre est l'organisme environnemental le plus influent et le plus important au Québec. Par ses projets de démonstration, d'éducation, de sensibilisation, de recherche et d'accompagnement, Équiterre mobilise des citoyens, des groupes sociaux, des entreprises, des organisations publiques, des municipalités, des chercheurs et des élus afin d'influencer les politiques publiques des gouvernements.

Équiterre propose des solutions concrètes pour accélérer le virage vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables. Depuis sa création en 1993, Équiterre mène des projets sur des enjeux fondamentaux tels l'alimentation, l'agriculture, le transport, le bâtiment, la consommation et la lutte aux changements climatiques.

SOCIÉTÉ POUR LA NATURE ET DES PARCS DU CANADA SECTION QUÉBEC

La SNAP Québec est créée en 2001 et travaille à la création d'un réseau d'aires protégées à travers la province, à la protection de la forêt boréale et à la bonne gestion des parcs et des aires protégées existants. Les outils utilisés par la SNAP Québec sont l'éducation et la sensibilisation ainsi que par la coopération avec des organismes environnementaux, les Premières Nations, le gouvernement, l'industrie, les communautés locales et autres.

Depuis sa création, la SNAP Québec a contribué à la protection de milliers d'hectares d'écosystèmes importants, notamment à la création du parc Tursujuq (2 600 000 hectares), le plus grand parc provincial du Canada. Dans la dernière année seulement la SNAP Québec a contribué à la conservation de 25 000 km² dans l'ensemble du Québec comme, par exemple, l'annonce d'une grande aire protégée de 10 000 km² en forêt boréale pour le caribou forestier, dans le secteur des Montagnes Blanches (Nord du Québec) ainsi qu'à des investissements historiques pour la protection des milieux naturels de la part des gouvernements du Québec et du Canada.

Nous favorisons également une meilleure gestion des ressources naturelles en travaillant avec les Premières nations, le gouvernement, l'industrie, les autres ONGE et divers intervenants régionaux. Nos campagnes reposent sur une approche ascendante où la participation et le soutien de la population et des communautés locales jouent un rôle très important. Par exemple, nous appuyons depuis longtemps la volonté de la communauté Ekuanitshit de protéger la rivière Nastapoka. Nous avons promu la protection de la Nastapoka par le biais d'une campagne de sensibilisation majeure qui a incité plus d'un millier de citoyens à envoyer des lettres au gouvernement. Nos efforts ont été couronnés de succès et cet élément irremplaçable du patrimoine naturel a été protégé.

COORDINATION ET RÉDACTION DU MÉMOIRE

Jessie Pelchat, Chercheure sénior, Choix collectifs en transport, Équiterre
Colleen Thorpe, Directrice des programmes éducatifs, Équiterre

Mélanie Luong Dinh Giap, Chargée de projets | Conservation, Société pour la nature et les parcs du Canada - section Québec

Alain Branchaud, Directeur général, Société pour la nature et les parcs du Canada - section Québec

Sommaire

La fermeture au transit automobile sur le mont Royal est un sujet qui est réfléchi depuis plusieurs années à la ville de Montréal. Plus récemment en 2008, l'OCPM recommandait une diminution de la prédominance de l'automobile et la circulation de transit et de privilégier la desserte en transport collectif en concordance avec le plan de transport intégré du mont Royal. Suite au décès tragique de Clément Ouimet à l'automne dernier, l'administration municipale a annoncé la mise en place d'un projet pilote comportant comme élément central la fin de la circulation de transit pour les voitures particulières sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance (CHR).

Dans le cadre de la consultation publique sur les voies d'accès au mont Royal, Équiterre et la SNAP Québec déposent conjointement un mémoire qui démontre la pertinence du maintien de l'interdiction à la circulation de transit des voitures particulières sur l'axe CHR. Nos organisations unissent leur voix et recommandent que plusieurs mesures soient mises en place pour encourager les usagers du parc à avoir recours aux transports alternatifs pour traverser la montagne et accéder au parc du Mont-Royal et par la même occasion décourager l'utilisation de l'auto solo. Nous faisons aussi valoir la pertinence de retirer une partie de l'espace asphaltée vouée à l'automobile au profit d'une renaturalisation du milieu.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	3
LE PARC DU MONT-ROYAL : DES BIENFAITS POUR LA BIODIVERSITÉ ET LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS	5
LA FIN DU « TOUT-À-L'AUTO » : UN CHANGEMENT DE PARADIGME S'IMPOSE	6
PROJET PILOTE : DES RÉSULTATS CONCLUANTS MAIS DES AJUSTEMENTS NÉCESSAIRES	7
MOINS DE VOITURES, MOINS DE RISQUES	7
MOINS DE VOITURES, MOINS DE BRUITS.....	8
L'ENJEU DES GAZ À EFFET DE SERRE	8
LA QUESTION DU STATIONNEMENT	9
REDONNER SA PLACE AU MILIEU NATUREL	10
LISTE DES RECOMMANDATIONS	13

Le parc du Mont-Royal : des bienfaits pour la biodiversité et la qualité de vie des citoyens

Le parc du Mont-Royal est certainement un des lieux le plus emblématiques de la ville de Montréal ; il est également reconnu, entre autres, comme patrimoine naturel québécois¹ et comme Parc d'intérêt récréotouristique et de conservation dans la Stratégie québécoise sur les aires protégées². Riche de son histoire, cette montagne boisée a traversé les âges pour offrir aux citoyens un havre de verdure et de paix accessible au cœur de la ville.



Photo 1. Parc du Mont-Royal en automne - Crédit photo Anne-Laure

Première aire protégée au Québec³, le parc du Mont-Royal a été créé officiellement en 1876. Il semble important de rappeler qu'une aire protégée est avant *tout* « un territoire [...] dont l'encadrement juridique et l'administration visent spécifiquement à assurer la protection et le maintien de la diversité biologique et des ressources

¹ <http://ville.montreal.qc.ca/siteofficieldumontroyal/patrimoine-naturel>

² http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUREAU_MTROYAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN-PROTEC-15%20MAI%2007.PDF

³ http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/registre/

naturelles et culturelles associées ». D'ailleurs, le plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal réalisé par la table de concertation du Mont-Royal en mai 2007⁴ recommandait "d'assurer la conservation du Mont-Royal lui-même y incluant, de façon prioritaire, l'aire protégée, entité à la fois naturelle et symbolique comme bien d'intérêt collectif et figure emblématique de Montréal". Il est donc primordial que les leçons tirées du projet pilote ainsi que la planification du projet de réaménagement futur des voies d'accès au parc, sans compromettre nullement l'accessibilité à la montagne, s'axent dans la même réflexion et aient pour priorité la conservation de la biodiversité.

Cet îlot de verdure abrite des noyaux de biodiversité très riches. C'est un refuge essentiel pour la faune de nos villes qui subit des pressions grandissantes dues notamment à la disparition de son habitat naturel, causée par le développement et l'étalement urbain et routier. De nombreuses espèces de mammifères, d'oiseaux, de reptiles et d'amphibiens y sont observées⁵. On retrouve également des espèces d'arbres remarquables, des végétaux indigènes (chênaies rouges et érablières sucrières) d'une grande valeur écologique, mais également des plantes à statut vulnérable ou menacé⁶.

Véritable poumon au cœur de la ville de Montréal, le parc du Mont-Royal accueille plus de 5 millions de visiteurs chaque année. Îlot de fraîcheur lors des canicules, il offre aux visiteurs un havre de paix à l'abri du tumulte de la ville où l'on peut venir se promener, pratiquer des activités physiques ou encore se ressourcer.

L'impact positif d'une connexion entre les citoyens et la nature sur leur santé physique n'est plus à prouver. À l'heure actuelle, les études se multiplient et s'accordent sur l'importance de la connexion nature, qui joue un rôle essentiel sur le bien-être et le bonheur de la population^{7,8,9}. Une équipe de chercheurs de l'UQAM se penchent notamment sur la question de l'impact des espaces verts sur la santé mentale. Selon eux, des études ont déjà démontré que les espaces verts avaient un éventail d'effets bénéfiques pour la santé en général de la population¹⁰. Le parc du Mont-Royal vient combler un déficit nature grandissant pour les habitants des centres fortement urbanisés et contribue à améliorer de façon significative la qualité de vie des Montréalais.

En mettant l'accent sur la protection de cet espace naturel et de son intégrité écologique par le retrait des véhicules dans le parc, la ville de Montréal encourage une meilleure connexion nature pour le bien-être de ses citoyens.

La fin du « tout à l'auto » : un changement de paradigme s'impose

L'axe CHR a été conçu en 1958 afin de maximiser la fluidité de la circulation automobile. La montagne était perçue à l'époque comme un obstacle à contourner.

⁴ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUREAU_MTROYAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN-PROTEC-15%20MAI%2007.PDF

⁵ <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P24/4c.pdf>

⁶ <http://ville.montreal.qc.ca/siteoffieldumontroyal/patrimoine-naturel>

« Un arbre (individu ou groupe d'arbres considéré comme un ensemble) peut être considéré remarquable autant pour ses valeurs dendrologiques que culturelles, qu'il soit situé sur le [domaine public](#) ou privé, qu'il fasse partie d'un alignement ou encore qu'il pousse en isolé ou dans la forêt. » Les végétaux indigènes du Site patrimonial du Mont-Royal présentés ici révèlent des témoins du caractère d'intégrité écologique des communautés végétales représentatives des [Montérégiennes](#). Ce sont principalement des végétaux représentatifs des peuplements américains d'érablières sucrières et de chênaies.

⁷ <https://news.ok.ubc.ca/2017/11/02/science-confirms-you-should-stop-and-smell-the-roses/>

⁸ <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17439760.2016.1221126>

⁹ <https://www.treehugger.com/health/huge-study-confirms-significant-health-benefits-nature.html>

¹⁰ <https://www.ledevoir.com/societe/534863/les-parcs-pour-s-aerer-l-esprit>

Cette vision qui date de l'ère du « tout à l'auto » est maintenant dépassée. L'administration montréalaise doit prendre toutes les mesures à sa disposition pour changer de trajectoire en termes de mobilité, mais aussi pour renaturaliser les espaces dédiés à l'automobile qui n'ont plus leur raison d'être.

Le geste que l'administration montréalaise a posé cet été sur la montagne est léger, mais au-delà des objectifs d'améliorer la sécurité des usagers qu'elle souhaite atteindre, c'est un message fort sur ce changement de paradigme nécessaire. Reflet de la forte dépendance à l'automobile, tous les gestes pour diminuer sa place dans la métropole créeront beaucoup de résistance. Rappelons-nous le démantèlement de l'échangeur Pins/Parc¹¹ pour lequel plus de 30 ans de mobilisation citoyenne ont été nécessaires pour diminuer la place de la voiture au profit d'une meilleure sécurité pour les piétons et création d'espaces verts. L'administration montréalaise doit continuer dans cette voie et accélérer le virage vers une mobilité durable compatible avec l'esprit de ce milieu naturel.

Projet pilote : des résultats concluants, mais des ajustements nécessaires

Les principaux objectifs du projet pilote étaient d'expérimenter le retrait sur la circulation de transit pour les véhicules particuliers, d'alimenter la réflexion sur la vocation et la fonction de l'axe CHR et documenter l'ensemble des données pertinentes pour obtenir un portrait de la situation avant et après le projet pilote.

Suite à la mise en place de l'interdiction de transit des véhicules particuliers sur l'axe CHR, les principaux constats positifs incluent une *“baisse radicale de la circulation sur le tronçon restreint et sur l'axe CHR, la transformation positive de l'ambiance de l'axe CHR, en le rendant plus calme, moins bruyant, davantage en harmonie avec la vocation du parc du Mont-Royal, l'amélioration de la quiétude et du confort des usagers vulnérables et la diminution de la congestion”*¹². Il est aussi important de souligner que le projet pilote de retrait de la circulation de transit n'a pas compromis l'accessibilité au parc en voiture.

Équiterre et la SNAP Québec reviennent sur ces principaux résultats et soulignent l'importance de ce projet dans une vision plus large de protection du milieu naturel.

Moins de voitures, moins de risques

Conséquence directe du projet-pilote, les résultats du plan de suivi des impacts du projet pilote révèlent une diminution marquée des débits sur l'axe CHR en semaine comme en fin de semaine, soit d'au moins 75% allant même jusqu'à 95 % selon le tronçon analysé.

Les études sur les facteurs d'accidentologie des transports sont claires, le nombre croissant de véhicules automobiles est un des principaux facteurs qui contribuent à

¹¹ <http://www.miltonparc.org/historique-de-lechangeur-pinsparc/>

¹² http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P96/3.14_m01874d-014_rapport_e06.pdf

l'augmentation du nombre des traumatismes dus à des accidents de la circulation¹³¹⁴. En diminuant le débit de la circulation, nous diminuons drastiquement les risques. Et cela est encore plus vrai lorsque la route est partagée entre des véhicules et des usagers vulnérables ce qui est le cas sur l'axe CHR.

La configuration actuelle occasionne des problèmes de cohabitation entre les usagers et des problèmes de sécurité pour les usagers plus vulnérables. Les comportements dangereux sont encore observables tels les excès de vitesse (automobiles et vélo) et les virages en U. Or, se fier seulement à l'éducation et la sensibilisation des usagers n'est pas suffisant. À cet effet, plusieurs études confirment l'importance de l'aménagement des voies de circulation sur les comportements tant pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons¹⁵.

Moins de voitures, moins de bruits

Le parc du Mont-Royal offre une oasis de paix au cœur du tourbillon de la ville tant pour les espèces animales et la flore qui l'habitent que pour les citoyens et visiteurs de la ville. L'achalandage véhiculaire sur cet axe routier causé par la circulation de transit perturbe la quiétude du lieu, tant pour les visiteurs que pour la faune.

Les relevés acoustiques effectués pour le compte de la ville de Montréal confirment que durant le projet-pilote, le niveau de bruit a diminué. De plus, il n'y a que très peu de différence en ce qui a trait aux niveaux de bruit enregistrés avant et pendant le projet pilote sur les chemins alternatifs. Les relevés acoustiques effectués par la Direction régionale de la santé publique de Montréal révèlent aussi une diminution significative du bruit pendant le projet-pilote ce qui contribuerait à une amélioration de l'environnement sonore dans ces milieux.

Les impacts de cette pollution sonore peuvent être importants sur les populations d'oiseaux vivant dans le parc comme le démontre une étude¹⁶ effectuée par l'académie nationale des sciences américaines. Cette étude dévoile que le stress causé par la pollution sonore modifie la façon de chanter des oiseaux et influence leur reproduction avec un taux d'éclosion réduit. Ainsi, la diminution des niveaux sonores dans la montagne participe également à diminuer la pression anthropique sur la faune vivant dans le parc. En 2018, il est important de renforcer les efforts de conservation de la biodiversité alors que le déclin de la biodiversité, en raison des activités humaines (notamment la dégradation et la perte d'habitat), s'observe à l'échelle planétaire¹⁷.

L'enjeu des gaz à effet de serre

La modélisation effectuée pour le plan de suivi estime que sur l'axe CHR, une diminution des émissions par rapport à la situation avant le projet pilote pour une journée de semaine est évaluée en raison de la réduction de la circulation de transit. Toutefois, elle évalue que le retrait au transit entraînerait une hausse globale des

¹³ http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/chapter3_fr.pdf

¹⁴ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457511000194>

¹⁵ <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conferences/2011/RSS/1/Abele,L.pdf>

¹⁶ <http://www.biodiville.org/a/851/pollution-sonore-les-oiseaux-ne-s-entendent-plus-chanter/>

¹⁷ <https://www.wwf.fr/rapport-planete-vivante-2018>

émissions de gaz à effet de serre (GES). La prémisse de ce modèle est que les véhicules sont aussi nombreux, mais empruntent les différents chemins alternatifs.

D'autre part, cette hausse était prévisible, car le changement de comportement des usagers ne pourra s'observer qu'à moyen terme. De plus, il faut s'assurer que les services de transports alternatifs proposés répondent aux besoins des usagers. Une réflexion incluant les grandes institutions génératrices de déplacements à proximité (université, hôpitaux, etc.) est nécessaire. Équiterre et la SNAP Québec sont d'avis que la Ville doit compenser cette hausse des GES, notamment par la plantation d'arbres, la renaturalisation des espaces minéralisés et l'électrification du transport collectif offert.

Nous souhaitons aussi souligner que l'analyse de GES ne peut se faire de façon parcellaire. La problématique des GES en milieu urbain est fortement liée à l'utilisation de l'auto solo. Or, le nombre de voitures s'accroît d'année en année et la congestion est vécue dans tous les quartiers centraux de Montréal. Depuis 5 ans, ce sont 200 000 voitures de plus qui circulent dans la grande région de Montréal. Le maintien de la circulation du transit ne participera pas à réduire les émissions de GES ni à réduire la congestion et ce à court, moyen et long terme. Pour diminuer les GES, la pollution atmosphérique liée aux gaz d'échappement et la congestion, il faut diminuer l'usage de l'automobile.

La question du stationnement

Ces larges étendues d'asphalte qui ont été aménagées pour accommoder les visiteurs se déplaçant en automobile sont, pour la majeure partie du temps, sous-utilisées. Les statistiques d'occupation des stationnements au sommet de la montagne le démontrent clairement.

Une étude¹⁸ réalisée par Génivar démontre que les stationnements du parc ont un taux d'occupation de 85 % et plus seulement 35 jours dans l'année. Les taux d'occupation les plus élevés ont été enregistrés entre 14h00 et 16h00 la fin de semaine. Cette même étude démontre que même en éliminant 40 % des places de stationnement, il y aurait très peu d'impacts pendant la semaine. Elle mentionne aussi qu'une meilleure répartition des usagers entre les stationnements et distribution des heures d'arrivée pourraient satisfaire la demande pour les journées plus occupées.

Équiterre et la SNAP Québec sont d'avis qu'une réduction importante du nombre d'espaces de stationnement doit être réalisée, notamment celui de la Maison Smith et que la vocation du belvédère Camillien-Houde doit être revue pour diminuer la place de l'automobile ainsi que les impacts négatifs sur le milieu naturel tel que la présence d'îlots de chaleur. Nous sommes également d'avis que pour l'ensemble des espaces de stationnement, un système de tarification modulaire en fonction des périodes d'achalandage devrait être envisagé. À titre comparatif, il en coûte plus de 20 euros (environ 30 dollars) par jour pour se stationner à proximité du parc Güell à Barcelone. Au parc du Mont-Royal, il en coûte actuellement 8 dollars pour la journée. Ce faible coût encourage le recours de l'automobile pour accéder au lieu et ne reflète pas le réel coût environnemental et sociétal du stationnement. Il est intéressant de noter que

¹⁸http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUREAU_MTROYAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/R%C9VISION%20DE%20L'OFFRE%20EN%20STATIONNEMENT%20SUR%20LE%20MONT%20ROYAL.PDF

les effets environnementaux du stationnement sont non seulement causés par l'utilisation accrue de l'automobile par rapport au transport en commun ou à la marche et au vélo, mais également par les activités liées à la construction et à l'entretien de ces infrastructures¹⁹.

Redonner sa place au milieu naturel

Équiterre et la SNAP Québec sont d'avis que la géométrie actuelle de l'axe CHR n'est pas compatible avec la raison d'être et l'ADN du lieu. Nous pensons qu'une réflexion plus poussée devrait être amorcée pour retrouver l'essence de la vision d'Olmstead en transformant cette voie en chemin de parc qui deviendrait une destination plutôt qu'une simple voie d'accès aux points d'intérêt du parc.

Les choix d'aménagements de l'axe CHR doivent être faits au bénéfice de l'ensemble des usagers venant au parc du Mont-Royal pour l'expérience de la montagne et minimiser les impacts sur le milieu naturel. Nous devons multiplier les mesures d'apaisement et limiter la circulation automobile afin de favoriser les usages voulus dans le parc, soit la marche, la bicyclette et la contemplation paisible de la nature et des nombreux points de vue. Pour les automobilistes, les efforts pour les inciter à faire le saut vers les transports alternatifs devront être doublés. Les résultats ne seront pas immédiats, mais les alternatives doivent être présentes et leur procurer un avantage clair en termes de temps.

Les voies d'accès au parc du Mont-Royal empiètent sur les milieux naturels et constituent une fragmentation écologique en plein cœur de la montagne, facteur bien connu de dégradation de la biodiversité²⁰. L'effet-lisière qui apparaît avec cette fracture ne doit pas être négligé, frontière entre deux milieux, il s'inscrit ici à l'interface entre un milieu à dominante forestière et la route. En raison des impacts potentiels, c'est un lieu de forte mortalité pour la faune. Les lisières peuvent également être à l'origine de nombreuses problématiques environnementales (impact du vent sur le milieu naturel, modification de la température, modification du régime hydrique local et phénomènes d'érosion.)²¹²².

Une diminution de la largeur des voies d'accès ainsi que des espaces de stationnement non utilisés permettraient de restaurer en partie l'intégrité écologique du milieu en limitant les impacts négatifs de la fragmentation des habitats. L'espace ainsi retrouvé pourrait permettre de revégétaliser ces secteurs asphaltés, de favoriser une couverture forestière plus dense autour des voies et de recoloniser des milieux perturbés par l'introduction d'espèces indigènes ou encore d'arbres-habitat.

Les futurs aménagements des voies d'accès et des stationnements peuvent fortement participer à la diminution des impacts négatifs comme la formation d'îlots de chaleur ou la fragmentation du milieu en augmentant les habitats d'intérieur de qualité pour la faune et la flore. De plus, la déminéralisation de ces espaces asphaltés et leur remplacement par des revêtements perméables permettraient une meilleure gestion de l'eau de ruissellement de surface. La récupération de ces eaux pourrait aider à la création de nouveaux milieux humides, propices à l'établissement de la faune et de la

¹⁹ Shoup, Donald C. 2005. *The high cost of free parking*. Chicago: Planners Press, American Planning Association

²⁰ <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.ecolsys.34.011802.132419>

²¹ <http://www.conservation-nature.fr/article2.php?id=118>

²² <https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-lisiere-6410/>

flore. On peut également penser à la mise en place de passages fauniques²³ permettant à la faune des différents milieux de circuler plus facilement d'un bord à l'autre des voies d'accès, afin de favoriser la qualité des habitats naturels et la connectivité dans le parc (photo 2 et 3). De plus, Équiterre et la SNAP Québec sont d'avis que la ville devrait travailler en collaboration avec les Cimetières afin que ceux-ci participent aux efforts de revégétalisation et de connectivité faunique.



Photo 2. Passage aérien pour la faune- parc national de Banff



Photo 3. Passage faunique aménagé sous le boulevard Maurice-Duplessis à Montréal²⁴

²³ <https://www.biopolis.ca/projects/passage-faunique-milieu-urbain/>

²⁴ <https://www.biopolis.ca/a-decouverte-dun-passage-secret-faune-urbaine/>

Partout dans le monde des exemples d'aménagement de parcs urbains, conçus pour anticiper les changements climatiques et réunissant des conditions optimales pour favoriser la biodiversité, voient le jour (photo 4)²⁵. Ainsi nous pourrions rêver un réaménagement des voies d'accès avec, au cœur de ses préoccupations, l'amélioration de la connectivité écologique et la protection de la biodiversité.



Photo 4. Le parc du chemin de l'île de Nanterre, des allées surélevées pour diminuer la fragmentation des milieux

Les voies d'accès au Mont-Royal représentent une véritable barrière écologique qu'il serait facile de repenser en ayant à cœur la biodiversité. Redonnons sa place à la nature !

Enfin, les différentes stratégies et pistes de solution évoquées dans ce document doivent être accompagnées d'une stratégie de communication à l'intention des usagers de la montagne. Cette stratégie de communication devrait notamment comprendre des actions pour assurer une sensibilisation accrue des usagers envers la protection du milieu naturel en passant par l'observation et l'accompagnement, mais également une meilleure compréhension des voies d'accès, des services de transports offerts et des interdictions en vigueur.

De façon générale et particulièrement en milieu urbain, la diminution de la place donnée à l'automobile dans l'objectif de diminuer son impact sur l'environnement (qualité de l'air, qualité de vie et qualité des milieux naturels) déclencherà systématiquement une vive opposition. Dans le cas du parc du Mont-Royal, la ville devra redoubler d'efforts pour sensibiliser les usagers et leur faire comprendre qu'il s'agit d'un parc urbain hors du commun, îlot de nature riche et fragile au cœur d'une métropole. Nous devons donc revoir nos anciennes manières de concevoir les parcs urbains afin de s'ancrer dans la réalité environnementale du XXI^e siècle. Le retrait de la circulation de transit aux véhicules particuliers ainsi qu'une place centrale redonnée à la biodiversité dans les projets d'aménagement sont des premiers pas dans la bonne direction.

²⁵ <https://www.urbislemag.fr/parcs-urbains-de-demain-repondre-aux-enjeux-ecologiques-4-5-billet-271-urbis-le-mag.html>

Liste des recommandations

Dans l'optique d'un virage vers une mobilité durable et une préservation des milieux naturels urbains, Équiterre et la Société pour la Nature et les Parcs du Canada section Québec recommandent à l'administration de la ville de Montréal de :

- Rendre permanent le retrait de la circulation de transit des voitures particulières sur le mont Royal ;
- Mettre en place des mesures visant à favoriser le recours aux transports collectifs et actifs en plus de décourager l'utilisation de l'automobile, notamment en :
 - Repensant la géométrie de la voie (éliminer le surdimensionnement de certains tronçons de la voie CHR qui contribue aux vitesses excessives) ;
 - Multipliant les mesures d'apaisement de la circulation pour diminuer la vitesse des voitures et assurer une meilleure cohabitation entre les usagers ;
 - Augmentant la fréquence des passages de la ligne d'autobus en période de pointe les jours de semaine ;
 - Évaluant l'implantation d'une navette ou de tout autre moyen pour faciliter la traversée et l'accès à la montagne ;
 - Diminuant le nombre de places de stationnement ;
 - Modulant le prix du stationnement en fonction des périodes d'achalandage.
- Revoir l'aménagement des artères qui encerclent le parc du Mont-Royal pour améliorer l'accès tout en assurant la sécurité des piétons et cyclistes ;
- Compenser la hausse des émissions de gaz à effet de serre par des mesures de verdissement et renaturalisation des espaces minéralisés ;
- Diminuer la largeur des voies d'accès pour atténuer les impacts de l'artificialisation de ces secteurs asphaltés et du trafic automobile sur la biodiversité ;
- Revoir l'aménagement des voies d'accès en y intégrant des projets de restauration (revégétalisation, déminéralisation, installation de passages fauniques) de certains secteurs afin de redonner sa place à la Nature ;
- Interpeller les Cimetières pour que ces organisations participent aux efforts de renaturalisation ;
- Favoriser des aménagements permettant aux visiteurs de vivre une expérience de connexion à la nature plus approfondie ;
- Développer une stratégie de communication efficace qui aurait pour objectif de mieux sensibiliser les usagers à la protection du milieu naturel tout en améliorant leur expérience en nature dans le parc.

Le mont Royal, un joyau à protéger! Demandons le retrait de la circulation de transit sur l'axe Camillien- Houde/Remembrance



Agissez concrètement et appuyez l'administration montréalaise dans sa volonté de réduire la place de l'automobile sur la montagne, notamment par l'interdiction de la circulation de transit par la voie Camillien-Houde et le Chemin Remembrance.

Redonnons au parc du mont Royal sa véritable vocation

Bien qu'il y ait place à l'amélioration dans le projet-pilote qui s'est terminé le 31 octobre dernier, ce temps de pause a tout de même confirmé l'importance de revenir à l'idée qu'avait Frederick Law Olmsted, en 1874, lorsqu'il a réalisé les plans du parc du mont Royal, c'est-à-dire que ce parc permette de vivre une expérience en harmonie avec la nature et les paysages qui permettent de *charmer l'âme du promeneur*. Une vision qui, selon Olmsted, traduisait une fonction thérapeutique de la nature sur l'humain. Mais avec plus de 10 000 véhicules qui l'empruntaient quotidiennement (avant le projet pilote de l'été dernier) et 137 collisions recensées au cours des 5 dernières années, les temps ont bien changé.

Îcône incontournable du paysage montréalais, le mont Royal offre une oasis de paix au cœur de la ville, tant pour les espèces animales et la flore qui y vivent que pour les Montréalais et les touristes qui la visitent. Le mont Royal est un lieu privilégié pour pratiquer de multiples activités de plein air, un refuge lors des périodes de canicules et un site d'éducation et de sensibilisation à la biodiversité et à l'histoire de Montréal pour tous les visiteurs.

Au cours des consultations publiques actuellement menées, nous demandons :

- que des mesures concrètes et à court terme soient prises pour diminuer la place de l'automobile sur le mont Royal au profit d'un meilleur accès en transports collectifs, à pied et à vélo;
- que la voie Camillien-Houde, le Chemin Remembrance et les différentes rues et boulevards environnants soient redessinés afin d'assurer la sécurité et la cohabitation des usagers les plus vulnérables et cela, dans un souci de préservation de la biodiversité des lieux.

En collaboration avec:



Vélo Québec



SIGNÉ PAR :

NOM

Brassard

Le

Bergamo

Mailhot

Bowles

Izarra

Mcdiarmid

Caudrelier

PRÉNOM

Marie

Dung

Margherita

Audrey

Jason

Maria

Audrey

Laurent

Duranleau	Véronique
Charron	Maxime
Marie	Bertrand
Côté	Amélie
Chevalier	Guillaume
Latreille	Francis
Guerin	Rene Pierre
Boily	Michael
Le	Edouard
Daunais	Simon
Bergeron	Marilène
Bissonnette	Martin
Mendoza-Henriquez	Carolina
Bourget	Ben
Gill	Annie
St-Onge	Karine
Aubin-Malo	Julien-Onimiki
A.-Laliberté	Thierry
Garcia	Daniel
Gauthier	Benoit
Ullens	Christophe
Malo	Annie
Gagnon	Julie
Morin	Nicolas
Brown	Francis
Moreau	Samuel
Samson	Alain
Préfontaine	Catherine
Verrier	Isabelle
Hubert	Claudine
Grondin	Pierre
Plamondon	Gerald
Salvatore	Angelonicola
Gagnon	Andree
Troxler	Jean-Loup
Maraviglia	Leo
Le Blanc	Jasmin
Mireault	Sara
El Queisi	Sarah
Jacques	Christian

Briand	Christine
Boudret	Linda
Gagnon	Line
Lefrançois	Eric
Boutin	Youri
Yacono	Jean-Christophe
Lalonde-Charbonneau	Simon
Cheibes	Roxane
Aouiche	Ahcene
Mayrand	Stéphane
Laberge	Olivier
Tremblay	Frederic
Brillon	Philippe
Fagnan	Remi
Gabelier	Amélie
Brien	Alizée
Fernandez	Tomas
Popov	Peter
Nameche	Jacques
Bruneau	Sylvie
Le Grand	Charlotte
Lacroix	Evelyne
Pisano	Pasqualina
Faiola	Gianluca
Durivage	Marc
Roy	Sebastien
Mcmahon	Julie
Barjou	Marie-Eve
Lecours	Sébastien
Pelland	Isabelle
Morin	Gilles
Legault	Nicolas
De Plaen	Sylvaine
Descoteaux-Simard	Gabriel
Marineau	Jean-Claude
Riviere	Theo
Vallée	Arianne
Vanstechelman	Chantal
Escalante	Erika
Charron	Maxime

Tremblay	Samuel
Aznar	Marisol
Gagnon	Valerie
Lebel	Adam
Duguay	Robert
Turcot	Yves
Charette	Gilles
Schwartz	Emmanuel
Besson	Stephane
Bégin	Patrick
Boudier-Revéret	Mathieu
Chabot	Genevieve
Charron	Xavier
Senecal	Sylvie
Bergeron	Nicole
Pelletier	Hélène
Kink	Bb
Bell	Anders
Beauregard	Michel
Boisvert-Hayes	Ariel
Lépine	Simon
Pothier	Alexandre
Lepage	Charles-Philippe
Bourgeois	Jerome
Séguin	Virginie
Beucher	Francois
Duguay	Jeremy
Guertin	Xavier
Leduc	Camille
Leduc	Patrick
Tanguay	Denise
Shirry	Dana
Pelletier	Allan
Pelletier	Anne
Delorme	Elisabeth
Laflamme	Josée
Houmard	Gildas
C	H
Cantin	Marie Eve
Fournier	Louis

Morin	Jean-Philippe
Fournier	Sébastien
Ostiguy	Jean-Michel
Bouchard	Vincent
Verlaan	Renée
Fréchette	Alain
Baillargeon	Rene
Tousignant	André
Beauchamp	Quincy
Breton	Anthony
Paradis	Catherine
Desjardins	Marc-Antoine
Bégin	Pierre
Archambault	Michel
Patry	Michel
Bruneau	Denis
Boilard	Louis
Dupuis	Suzanne
Leclerc	Laure
Boulerice	Daniel
Casista	Rafaël
Lamoureux	Yvon
Alexandre	Fabrice
Gélinas	Étienne
Lapointe	Gabriel
Ayotte	Nicolas
Barbier	Louis
Lalonde	Olivier
Van Vliet	Piet
Reynaud	Alexandre
Proulx	Olivier
Proulx	Olivier
Gervais	Marie-Pier
Plante	Philippe
Mcdonald	Carl-Olivier
Darveau-Bernier	François
Perreault	Yanick
Courcelles	Jean
Tremblay	Patrick
Côté	Richard

Coutu	Guillaume
Spooner	Daniel
Duranleau	Patrick
Peyrache	Claire
Pineau	Beatrice
Jacques	Xavier
Nobert	Nicole
Arpin	Vincent
Massé	Jérôme
Bolduc	Guillaume
Worms	Ryan
De La Durantaye	Reine
Deshaies	Judy
Gagné	Stéphane
Zwicky	Gaëlle
Nelis	Luc
Tessier	Sophie
Demers	Marion
Laforte	Lucie
Vivier Julien	Xavier
Bras Miranda	Générosa
Lachance	Mireille
Beauchair	Jacques
Nolet	Suzelle
Janin	Lucas
Teixeira	Odilon
Mccray	Christopher
Lachapelle	Jade
Chaput	Ghislain
Gama	Regis
Lefebvre	Marc
Marcoux	Denis
Gariépy	Claudie
Comeau	François
Macgregor	Gabin
Turgeon	Marie-France
Harvey	Isabelle
Beaulac	Luc
Nadeau	Yvan
Livernois	Yves

Balthazar	Marjolaine
Audet	Andre
Senechal	Milena
Normand	Jocelyne
Trégouët	Yves
Batal	Malek
Athanassiadis	Antonia
Martin	Kelly
Ruge	Francisco
Romano	Maxime
Anctil	David
De Souza	Fenella
Catheline	Veronique
Paquette	Maryse
Marcotte	Guy
Royer	Justin
Jalbert	Olivier
Vaillancourt	Alain
Negrete-Carranza	David
Raymond	Christian
Fiorentino	Melissa
Desmarais	Susan
Ribaux	Sidney
Dubé	Lyne
Thorpe	Colleen
Drouin	Valérie
Gervais	Emily
Royer	Lyne
Brunelle	Emilie
Plourde	Robert
Poirier	Marc-André
Boureau	Jean-Christophe
Rose	Alexandre
Filion	Danielle
Fayard	Aurore
Le Guerrier	Melissa
Dhenin	Gregory
Luong Dinh Giap	Mélanie
Laliberté	Eve-Marie
Cloutier	Jérôme

Raymond	Renée
Boivin	Josée-Ann
O'Brady	Daniel
Dubé	Nancy
Pion	Denis
Lortie	Pierre-Philippe
Desjardins	Lucie
Bouchard	Céline
Laviolette	Jérôme
Giroux	Jean-François
Audet	France
Audet	Nancy
Eschallier	Muriel
L'Hérecault	Josianne
Tardif	Judith
Audet-Belzile	Sarah
Hunter	Elizabeth
Audet Tardif	Gabriell
Guay	Martin
Paquin	Charles
Cardinal	Pierre
Grenier	Charles
Lepine	Francis
Favorel	Delphine
Daubenfeld	Charlene
Michaud	Marie-Dominique
Testmailto	X
Beritognolo	Gustavo
Séguin-Durand	Maxime
Creimer	Diego
T	Julie