

**LA PRÉSIDENTE :**

775

Merci beaucoup. Merci pour toutes vos explications. Et puis, nous allons maintenant passer à notre prochain intervenant.

**M. BRIAN FAHEY :**

780

Bonsoir, merci beaucoup.

---

**M. CHRISTOPHER McCRAY  
COALITION CLIMAT MONTRÉAL**

785

**LA PRÉSIDENTE :**

790

Merci beaucoup, bonsoir. Donc, le prochain intervenant c'est monsieur Coalition Climat Montréal, monsieur McCray.

**M. CHRISTOPHER MCCRAY :**

795

Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

800

Bonsoir. Parfait on vous entend bien.

**M. CHRISTOPHER MCCRAY :**

805

Tout à fait. Merci beaucoup, Madame la présidente, merci aux commissaires et à tout le monde présent. Donc, je suis ici ce soir à titre de membre du conseil d'administration de la Coalition Climat de Montréal.

Nous sommes d'ailleurs un regroupement de citoyens, d'organismes qui travaillent pour des actions afin de rendre Montréal carboneutre d'ici 2042. Ce qui est l'année du 400<sup>e</sup> anniversaire de la Ville de Montréal.

810

Premièrement, nous saluons l'initiative, le travail de l'arrondissement et de la Ville dans le dossier du PPU notamment la consultation publique en amont de la première consultation.

815

Bon, on le sait tous, nous vivons une crise climatique et la Ville de Montréal l'a déclaré officiellement en 2018. Donc, il est extrêmement important pour atteindre nos cibles futures, notamment la Ville de Montréal va bientôt présenter leur plan climat et la mairesse a déjà annoncé l'intention de la Ville de réduire de 55% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030.

820

Donc, pour atteindre ces cibles, il faut vraiment penser tous les projets dans l'optique des changements climatiques de la réduction des gaz à effet de serre et aussi d'adaptation aux changements qui s'en viennent.

825

Je vais parler seulement de quelques points précis dans notre mémoire. Premièrement, comme j'ai dit il faut penser aux émissions des GES de tous les projets. Notre première recommandation a été de comptabiliser et de faire le suivi des émissions, parce que si on n'a pas les chiffres on ne peut pas savoir à quel point on va être en mesure d'atteindre nos cibles.

830

La deuxième recommandation était en lien avec la participation publique. Et je pense que monsieur Rayside l'a présentée très bien la nécessité d'un comité de suivi dans le secteur.

835

On a vu cet été les mesures qui sont nécessaires pour atteindre les cibles climatiques peuvent être très polarisantes. Les réactions à certains changements proposés dans le cadre du PPU notamment le projet de la rue Ontario, pour rendre ça à sens unique vers l'ouest sur un tronçon. Ça pourrait générer un débat public fort, mais il serait important de bien consulter et concerter les acteurs et les résidents dans le secteur.

Et de plus, le secteur des Faubourgs a une longue histoire de décisions imposées par les gouvernements et par la Ville. Il faut éviter ça, de continuer cette histoire-là.

840 Notre recommandation 4 était un peu plus spécifique sur les transports. 40% des  
émissions de gaz à effet de serre à Montréal proviennent du secteur des transports. Et il y a  
aussi le fait qu'il y a moins de 30% des résidents du secteur de Sainte-Marie et Saint-Jacques  
qui vont travailler en auto et pourtant les rues du secteur sont vraiment pensés avec les  
(inaudible) automobile en tête. Donc, il faut réduire la circulation de transit en général, en  
845 particulier sur les rues locales.

La position de la rue Ontario, nous sommes d'accord avec ce genre de mesures là, mais  
il faut aussi inclure un plan pour les rues locales. Toutes les rues, à peu près toutes les rues  
locales dans les Faubourgs permettent aux automobilistes de traverser le quartier au complet du  
850 nord au sud, et ça nuit vraiment à la qualité de vie des résidents, et en même temps ça réduit  
l'attractivité des transports actifs et collectifs.

Si on veut réduire le 40% d'émissions liées au transport, il faut rendre la marche, le vélo,  
l'autobus, le métro plus attrayant et ça passe par une réduction de la circulation automobile.

855 Et notre cinquième recommandation était de repenser un peu à la proposition de  
reconnecter toutes ces rues qui ont été coupées par des infrastructures lourdes comme le pont,  
comme René-Lévesque ou Notre-Dame. Il y a plusieurs prolongations de rue proposées dans le  
cadre du PPU, notamment on peut penser à Logan, à (inaudible), Fardeau, Beaudry, et cetera. Il  
860 y en a plusieurs du sud de René-Lévesque.

Avec la crise climatique que nous vivons, il faut vraiment repenser nos façons de faire.  
Oui, on peut reconnecter ces rues-là pour la circulation automobile, mais est-ce vraiment  
nécessaire. Est-ce que ça va nous permettre d'atteindre nos objectifs en termes de transport ou  
865 pas?

Juste ce matin j'ai vu dans l'actualité le promoteur de l'Esplanade Cartier avait proposé  
de faire des rues piétonnes pour les piétons et cyclistes seulement, et cette idée-là a été refusée  
par les services de la ville, par la ville, je ne sais pas, je n'ai pas les détails.

870 Mais c'est préoccupant ce genre de nouvelle là. Si les promoteurs veulent aller aussi loin,  
peut-être que ça vaut la peine de le faire, peut-être que ce n'est pas nécessaire d'avoir d'autres  
rues pour les automobiles.

875 Il y avait aussi la proposition de reconnecter la rue Fullum qui a suscité une réaction forte  
des résidents et il faut encore là se questionner sur la nécessité de connecter cette intersection-  
là pour la circulation, notamment parce que la rue Fullum a aussi une circulation de transit très  
importante

880 Le point 6, monsieur Rayside en a aussi parlé. Nous sommes d'avis que le tramway  
serait beaucoup plus approprié pour le secteur. Évidemment, ce n'est pas la ville qui décide à  
100% dans ce dossier-là. Mais les Faubourgs c'est un quartier ou des quartiers qui présentent  
beaucoup de fractures urbaines par des projets du gouvernement et de la ville dans les 50  
dernières années et plus. Notamment le pont qu'on veut corriger dans le PPU et c'est très bien.  
885 Mais un REM avec toute l'infrastructure que ça nécessiterait ça présenterait une autre fracture  
pour ce secteur qui n'en a pas vraiment besoin.

Et finalement, nous avons aussi proposé d'aller un peu plus loin dans la proposition de  
transport actif cyclable en particulier. Il y a plusieurs propositions très intéressantes dans la  
proposition du PPU, mais ça peut aller plus loin.

890 C'est un secteur qui a un fort potentiel en termes de transport actif, c'est plat, c'est juste à  
côté du centre-ville, mais il y a vraiment un manque d'aménagement. Et certaines des  
propositions soient ne se prononcent pas sur le type d'aménagement proposé, il y a plusieurs  
liens qui sont peut-être des bandes cyclables ou des chaussées désignées qui ne permettent  
895 pas vraiment d'inciter les gens à opter pour le vélo. Ça prend vraiment un réseau structurant  
protégé.

Sur De Lorimier c'est une proposition très intéressante de faire une piste cyclable là,  
mais encore là, est-ce qu'une piste bidirectionnelle sur une rue avec une circulation très intense,  
900 est-ce que c'est vraiment le bon aménagement?

Par contre, sur René-Lévesque la proposition de convertir la piste bidirectionnelle en  
piste unidirectionnelle de part et d'autre, c'est très intéressant, ça permet plus de confort et plus  
de sécurité surtout aux intersections.

905 Et finalement, nous mentionnons aussi, il y a vraiment un manque de lien structurant est-  
ouest dans le nord du secteur, dans le nord de Ville-Marie en général. Les rues Sherbrooke et

910 Ontario, si vous regardez les statistiques, les comptages et aussi les collisions, il y a beaucoup de cyclistes qui empruntent ces deux axes-là, Sherbrooke et Ontario, malgré le manque d'aménagement.

915 Et ça pourrait être très intéressant d'implanter un aménagement sur une de ces rues-là. Potentiellement en lien avec le projet de la rue Ontario plus à l'ouest, ça pourrait vraiment augmenter encore une fois l'attractivité du vélo tout en diminuant l'attractivité de l'automobile pour les déplacements dans le centre-ville et au sein du quartier.

Donc, ça fait le tour des points que je voulais aborder et merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

920 Merci beaucoup pour votre contribution. Moi, je me demandais si vous pouviez nous parler un petit peu plus de votre proposition de calculer les émissions de gaz à effet de serre. Et puis, j'imagine, de façon plus large aussi, toute l'empreinte écologique de toutes ces transformations dans le secteur.

925 Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu plus de ce qui peut se faire, comment ça peut se faire, si vous avez des exemples de ce qui s'est fait peut-être ailleurs? Parce que dans les plans de transformation annoncés il y aura une empreinte écologique assez forte.

930 Alors donc, pour la même mesure, tout ça, est-ce que c'est quelque chose que vous pouvez partager un peu?

**M. CHRISTOPHER MCCRAY :**

935 Oui. Bien, je pense que ça serait intéressant de regarder aussi les propositions d'écoquartier. Je ne sais pas, ce n'est pas... Les Faubourgs, ce n'est pas un projet d'écoquartier en tant que tel, mais nous avons aussi soumis un mémoire dans le cadre des projets de Lachine-Est ainsi que la rue de la Namur-De la Savane, l'hippodrome dans le fond, dans l'ouest de l'île.

940 Et je ne connais pas tous les détails de ce qui était présenté dans ces mémoires-là, mais je pense qu'ils sont allés vraiment dans le détail, plus dans le détail sur ce point-là.

Effectivement, il y a beaucoup d'aspects là-dedans. Il y a les émissions liées à la construction, le béton ça dégage beaucoup d'émissions de GES. Il y a cet aspect-là. Il y a aussi l'aspect, bien à long terme si on implante des mesures pour favoriser les transports actifs, on peut calculer sur le long terme comment ce changement de port modal va affecter les émissions (inaudible) du secteur. Mais c'est le genre de chose qui est faite à la ville déjà dans le cadre du bilan des émissions de GES qui est produit à chaque année, ou à chaque deux, trois ans, je pense.

Mais c'est ça, en général il faut le prendre en considération.

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie. Est-ce que les commissaires ont des questions?

**LE COMMISSAIRE :**

Bonsoir. Merci. Une question par rapport au suivi des mesures. Vous avez évoqué un comité de suivi. Donc, ce que le PPU propose en termes de mise en oeuvre, vous, vous dites : ça prend une structure de comité de suivi. Pouvez-vous expliquer ou détailler un petit peu comment vous voyez ça?

**M. CHRISTOPHER MCCRAY :**

Oui. Je pense qu'on en avait parlé un peu dans le mémoire. Dans le fond, le secteur, comme j'ai mentionné il y a eu beaucoup de décisions imposées, beaucoup de grands projets imposés dans le secteur qui ont notamment impliqué la destruction des habitations.

Il faut trouver des moyens d'aller chercher les citoyens qui ne sont peut-être pas présents lors des consultations publiques ou qui justement ne font pas nécessairement confiance au gouvernement ou à la municipalité étant donné ses actions dans le passé.

Donc, le comité de suivi, ça peut prendre plein de formes, et je pense que monsieur Rayside a présenté un exemple de ce que ça pourrait être. Mais nous, ce que nous proposons c'est que tous ces changements-là de verdissement, d'amélioration des milieux de vie, les

choses qui doivent être faites pour améliorer notre empreinte écologique, mais ça va rendre le quartier plus intéressant, plus agréable pour tout le monde. Et ça va nécessairement amener des nouvelles familles, des gens peut-être plus aisés dans le quartier. Et il faut garder, il faut éviter de déplacer les populations qui sont dans les faubourgs en ce moment, en fait dans ces mesures-là.

980

Là, je rentre un peu plus dans le côté logement social et abordable, mais dans la structure du comité de suivi c'est le genre de chose qui peut être traitée.

**LE COMMISSAIRE :**

985

Ça va. Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

990

Luba?

**LA COMMISSAIRE :**

995

Je pense que vous parlez dans votre mémoire et vous venez d'en parler de la question de la circulation. Si j'ai bien compris, vous posez des questions sur l'accès en voiture à toutes les nouvelles rues qui sont tracées en bas de René-Lévesque et est-ce que j'ai bien compris aussi, vous posez des questions sur la circulation au nord aussi, dans le quartier existant. Les deux vous aimeriez moins de circulation, si j'ai bien compris ce que vous venez de dire?

1000

**M. CHRISTOPHER MCCRAY :**

1005

Oui. Dans le fond, le problème ce n'est pas nécessairement l'accès en voiture à ces rues-là. Les nouvelles rues comme les rues proposées. C'est surtout la possibilité qu'il y a en ce moment de faire, de transiter par le quartier. On peut penser à juste à l'ouest de De Lorimier il y a, je crois de Bordeaux, ou Cartier, ces rues-là. Et si vous marchez là le matin vous allez voir il y a beaucoup de trafic sur ces rues-là, par les gens qui essaient d'éviter le trafic lié au pont par exemple.

1010 Et dans d'autres quartiers, sur le Plateau-Mont-Royal, dans Rosemont, dans certains  
quartiers on commence à regarder comment on peut couper cette circulation-là de transit là pour  
la concentrer sur les rues qui sont vouées à cette fonction-là. Nous avons plusieurs rues,  
1015 Sherbrooke, René-Lévesque est-ouest, qui sont vraiment faites pour une circulation de transit,  
une circulation fluide, plus ou moins fluide, dépendamment du moment. Pour sortir et pour  
rentrer dans le quartier.

1020 Mais les rues locales où il y a une densité, une population importante où il y a des jeunes  
enfants des fois. Ces rues-là ne sont pas, n'ont pas été désignées ou pensées pour une  
circulation de transit comme ça et il y a plein de moyens de couper ça. On peut changer le sens  
de certains tronçons de rue par exemple. On peut mettre des barrières physiques qui permettent  
aux résidents d'accéder à leur maison en voiture. Mais ça évite tous les problèmes, la pollution,  
le bruit et les émissions de gaz à effet de serre qui viennent avec la circulation de transit.

**LA COMMISSAIRE :**

1025 Alors, c'est avant tout la circulation de transit et vous avez des soucis pour le nouveau  
secteur aussi, qu'il y aurait de la circulation de transit.

**M. CHRISTOPHER MCCRAY :**

1030 Oui. La circulation de transit c'est surtout pour les quartiers existants, c'est vrai. Pour les  
nouvelles rues, la réflexion derrière ça c'est : on va construire des nouvelles rues en 2020 ou  
2025 ou 2030. En ce moment est-ce que nous avons besoin davantage de rues pour les  
automobiles ?

1035 Parce que quand on ajoute des infrastructures pour les automobiles, bien il y a plus  
d'automobiles. On le voit avec les autoroutes par exemple et on le voit aussi en ville, si on va  
rendre l'accès en voiture plus facile, bien les gens vont probablement avoir plus d'autos ou les  
gens vont avoir une auto au lieu de prendre les transports en commun.

1040 C'est plus, c'est de là que ça vient la réflexion qui est nécessaire sur la nécessité de  
prolonger, reconnecter toutes les rues pour les autos.

**LA COMMISSAIRE :**

1045           Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1050           Merci beaucoup.

**M. CHRISTOPHER MCCRAY :**

1055           Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1060           Merci beaucoup pour votre contribution. Alors, ceci met fin à notre première partie. Nous allons prendre une pause de 15 minutes. On revient à et 30 pour être prêt pour notre prochain participant.

**SUSPENSION ET REPRISE**

\_\_\_\_\_

1065           **M. DENIS PLANTE**  
**COOPÉRATIVE D'HABITATION VAL PERCHÉ**

**LA PRÉSIDENTE :**

1070           Si tout le monde est prêt, je vais demander à Denis Plante, Coopérative d'habitation Val Perché, de commencer sa présentation. Nous sommes prêts.

1075