

**Recommandations sur le  
Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs  
présentées à l'Office de consultation publique de Montréal**

**par la**

**Coalition Climat Montréal**

**coalitionclimatmtl.org**  
**[contact@coalitionclimatmtl.org](mailto:contact@coalitionclimatmtl.org)**

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)  
dans le cadre des consultations publiques sur le PPU des Faubourgs

Ce document a été rédigé par  
Christopher McCray  
Bienvenu Rajaonson  
Jean-François Boisvert  
Amal Melki

Pour la *Coalition Climat Montréal*, présenté le 21 octobre 2020

**COALITION  
CLIMAT  
MONTREAL**

## PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

La Coalition Climat Montréal regroupe des citoyens et organismes convaincus de l'urgence d'agir face aux changements climatiques. Elle vise la neutralité carbone pour Montréal d'ici 2042. L'atteinte d'un tel objectif exigera des efforts considérables ainsi que des changements majeurs dans plusieurs secteurs d'activités dont les principaux sont l'aménagement, le transport et l'habitation, ainsi que dans les normes sociales, les habitudes et les modes de vie des citoyens.

Dans cet esprit, les signataires de la Déclaration adoptée par la Coalition Climat Montréal demandent à la Ville de Montréal et à la collectivité montréalaise d'être exemplaires et d'entreprendre des actions concrètes, ambitieuses et réalisables afin de garantir l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2042, date du 400ème anniversaire de la Ville de Montréal. Pour réaliser ce grand but, l'organisme prône en outre l'adoption d'un « budget carbone » visant une décarbonisation rapide de l'économie ainsi que l'application à tout projet sur le territoire montréalais d'un « test climat » évaluant les émissions de GES de l'ensemble de son cycle de vie, et cela au sein de démarches de démocratie participative. Pour plus de détails, voir <http://coalitionclimatmtl.org/fr/declaration/>

Pour nous joindre : [contact@coalitionclimatmtl.org](mailto:contact@coalitionclimatmtl.org)

***La participation citoyenne étant l'un des quatre piliers d'action de la Coalition Climat Montréal, nous saluons le fait que l'OCPM tienne cette consultation et nous l'en remercions. Cet exercice est important, et nous souhaitons qu'il demeure partie du processus inclusif de développement urbain et que de nombreux citoyens et organismes y prennent part.***

# Introduction

En novembre 2018, La Ville de Montréal ainsi que la Communauté Métropolitaine de Montréal ont toutes les deux adopté des résolutions déclarant l'urgence climatique. Bien que la pandémie de la COVID-19 ait changé nos habitudes temporairement, les émissions globales de gaz à effet de serre (GES) continuent d'augmenter, et nos réductions d'émissions plus localement au Québec sont loin d'atteindre les cibles. La Ville de Montréal a fixé une cible de réduction de 55 % des émissions d'ici 2030. Afin d'atteindre cette cible, il est impératif que tous les projets de la Ville prennent en compte les actions nécessaires pour réduire leur bilan carbone. Le présent PPU, qui comporte plusieurs volets qui sont sur un horizon au-delà de 2030, ne fait pas exception.

Dans ce contexte, la requalification des vastes terrains dans les Faubourgs est une opportunité pour la Ville de repenser l'aménagement du territoire pour favoriser les activités sobres en carbone et améliorer la qualité de vie des actuels et futurs résidents. Les propositions de l'arrondissement de Ville-Marie présentées dans le PPU vont généralement dans le bon sens. Mentionnons par exemple les stratégies qui favorisent les transports actifs et collectifs ainsi que la proposition d'un réseau de chaleur urbain, que nous saluons. Nous saluons également l'effort de l'arrondissement d'intégrer les citoyens dans le processus dès le début, notamment la consultation publique menée en amont de la préparation du programme. Nous avons plusieurs recommandations qui pourront aider Montréal à atteindre ces objectifs environnementaux dans le cadre de ce PPU ainsi que des façons d'assurer l'adhésion des citoyens au processus.

# Recommandations

## **1. *Comptabiliser et faire le suivi des émissions de gaz à effet de serre en lien avec les travaux prévus dans le cadre du PPU***

Nous recommandons premièrement que les changements effectués dans le cadre de ce PPU répondent aux orientations du Plan Climat que la Ville de Montréal envisage de rendre public sous peu et soient aussi conformes aux objectifs fixés par le C-40 Villes dont Montréal fait partie. Il est souhaitable d'avoir les prévisions d'émissions de GES du PPU avant et pendant les travaux. Plusieurs projets sont très intéressants d'un point de vue de réduction de GES, par exemple le réseau de chaleur urbain proposé (Stratégie d'intervention 14.2). Il sera important de comptabiliser les émissions en lien avec la construction d'un tel système ainsi que les réductions possibles une fois que le réseau sera en fonction. Ce type d'analyse permettra de mieux comprendre les effets globaux de ces projets et ainsi d'identifier et prioriser les volets susceptibles de contribuer davantage aux cibles de réduction d'émissions fixées par l'administration.

## **2. *Innover dans la participation publique tout au long de la mise en place des mesures proposées***

Comme nous avons vu avec les mesures favorisant la mobilité active mises en place cet été, les changements en faveur d'une ville plus sobre en carbone peuvent engendrer une opposition très forte. De plus, le secteur des Faubourgs a une longue histoire d'interventions imposées par les gouvernements provincial et fédéral et par la Ville. Les consultations publiques dans le cadre du PPU sont un bon début, mais il sera très important que la Ville innove afin d'aller chercher la participation de tous les citoyens, incluant les populations moins nanties qui sont très présentes dans certains secteurs des Faubourgs et qui sont souvent peu représentées lors des consultations publiques. Nous recommandons la mise en place d'un comité local de suivi qui soit représentatif de la population et composé d'un groupe de résidents, organismes et autres acteurs. Ce comité sera très important afin de construire un climat de confiance entre les résidents, les élus et les autres parties concernées par les projets associés au PPU.

## **3. *Augmenter au maximum le nombre de logements sociaux dans les projets du secteur des Faubourgs***

La transition écologique doit être juste. La crise du logement actuelle, exacerbée par la pandémie, a mène à une augmentation importante de la population itinérante à Montréal. Le campement sur la rue Notre-Dame, présent sur une partie du secteur des Faubourgs, est un exemple très visible de la crise actuelle. De plus, la disparition de nombreux logements dans ce secteur, par exemple la destruction du quartier populaire du *Faubourg à m'lasse* pour la

construction du pont Jacques-Cartier, l'élargissement du boulevard Dorchester et la construction de la maison de Radio-Canada a laissé des cicatrices autant sur la trame urbaine que sur les populations qui y habitaient.

Les mesures nécessaires dans la lutte aux changements climatiques (verdissement, apaisement de la circulation, infrastructures de transports actifs et collectifs) qui sont proposées dans le cadre du PPU vont aussi augmenter l'attractivité du secteur et pourraient accélérer le déplacement des populations moins nanties. C'est pourquoi il est impératif que la Ville se prévale le plus possible des outils à sa disposition (réglementation, droit de préemption, etc.) afin de maximiser le nombre de logements sociaux et communautaires qui seront construits dans le secteur. Il sera important de considérer les besoins existants des populations de Ville-Marie, notamment les populations autochtones et itinérantes, dans le développement de l'offre de logements. La Ville et l'arrondissement devraient faire des représentations auprès des gouvernements qui sont propriétaires de plusieurs grands terrains à fort potentiel de développement dans les Faubourgs. Mentionnons notamment le quartier général de la Sûreté du Québec, situé sur un vaste terrain de stationnement qui pourrait être enfoui afin de permettre la construction de logements sociaux en hauteur.

La spéculation immobilière s'intensifie à Montréal depuis plusieurs années, menant à des hausses de loyer et des terrains et bâtiments laissés à l'abandon. Les nombreux projets prévus dans les Faubourgs risquent d'aggraver la spéculation, et ce phénomène mérite une attention particulière de la part de l'administration. La Ville de Montréal devrait notamment encourager, financièrement et par la réglementation municipale, les projets qui visent à retirer des immeubles du marché par le biais de coopératives et/ou de fiducies foncières immobilières, assurant ainsi la pérennité d'un parc de logements abordables.

#### ***4. Inclure dans le PPU un plan pour repenser le réseau routier du secteur afin de concentrer la circulation de transit sur certaines rues destinées à cette fonction***

Le secteur des transports représente 40 % des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise<sup>1</sup>. Le secteur des Faubourgs a, depuis le début du XXe siècle, été lourdement affecté par les projets visant à faciliter l'accès au Centre-ville en automobile - l'élargissement du boulevard Dorchester (devenu René-Lévesque), la construction de l'autoroute Ville-Marie et le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier, pour ne nommer que ceux-là, ont tous mené au déplacement des résidents et ont créé des fractures urbaines qui persistent dans ces quartiers. Ces secteurs sont aux prises avec une circulation automobile de transit qui crée une pollution atmosphérique et sonore et rend les déplacements actifs dangereux. Cette situation crée un cercle vicieux - plus il y a de circulation automobile dans le secteur, moins les déplacements actifs et collectifs sont sécuritaires, efficaces et agréables, et plus les résidents sont incités à se tourner vers la voiture pour leurs déplacements. De plus, seulement 27 % des

---

<sup>1</sup> [Inventaire 2015 des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise](#)

résidents du district de Saint-Jacques<sup>2</sup> et 29 % de ceux de Sainte-Marie<sup>3</sup> utilisent l'automobile pour se rendre au travail, et la marche et le vélo sont les seules options abordables pour un segment de la population. Pourtant, le réseau routier du secteur est avant tout pensé en fonction des navetteurs venant en automobile.

Avec la prolongation projetée de plusieurs rues, il est d'autant plus important de prendre des mesures dès maintenant afin de concentrer la circulation de transit sur les rues destinées à cette fonction. Le sens unique proposé sur la rue Ontario est un excellent début, mais le PPU doit aussi inclure des propositions concrètes pour les rues résidentielles. Plusieurs rues nord-sud, notamment de la Visitation, Panet, Plessis, Montcalm, Wolfe et Saint-Timothée, permettent aux automobilistes de traverser le quartier au complet de Sherbrooke à René-Lévesque. Les rues Cartier, Dorion et de Bordeaux permettent aux navetteurs de contourner le trafic sur de Lorimier et Papineau à la sortie du pont. Les sens de plusieurs tronçons de ces rues devraient être inversés et des déviations physiques pourraient être envisagées à certains endroits afin d'empêcher les automobilistes d'emprunter ces rues densément habitées. La circulation de transit serait alors concentrée sur les axes de transit comme Sherbrooke, René-Lévesque, Papineau et de Lorimier.

## **5. Reconnecter la trame urbaine pour les transports collectifs et actifs seulement**

La stratégie d'intervention 6.2 traite de la nouvelle trame urbaine proposée notamment au sud du boulevard René-Lévesque. Il faut se questionner sur la nécessité de prolonger toutes ces rues pour la circulation automobile. Dans le contexte de la lutte contre les changements climatiques, la Ville se doit d'être innovante dans ses nouveaux quartiers et développements. Étant donné qu'un système de transport collectif structurant est proposé au centre du secteur visé, un certain nombre de ces rues pourraient simplement être prolongées seulement pour piétons, cyclistes et, dans certains cas, autobus. Ceci augmenterait l'attractivité des transports actifs et collectifs, tout en réduisant l'utilisation de la voiture. La même question se pose pour la prolongation de la rue Logan sous le pont, ainsi que l'ouverture proposée de la rue Fullum sur Notre-Dame. Ces projets, tels que présentés, pourraient augmenter le nombre de voitures sur les rues résidentielles, ce qui n'est pas souhaitable.

Dans le cas de la rue Fullum, l'ouverture proposée sur Notre-Dame soulève déjà une réaction négative de la part de plusieurs citoyens. Cette rue, déjà aux prises avec une circulation de transit importante, mérite une attention particulière. Si l'ouverture sur Notre-Dame s'avère nécessaire, il est important ce que projet s'inscrive dans un plan plus large d'apaisement de cette rue, par exemple en implantant des tronçons à sens unique afin de réduire la circulation de transit, en élargissant les trottoirs ou encore en construisant des pistes cyclables protégées.

---

<sup>2</sup> [Profil de district électoral, Saint-Jacques](#)

<sup>3</sup> [Profil de district électoral, Sainte-Marie](#)

## **6. *Implanter une ligne de tramway, et non pas le REM, dans l'axe Notre-Dame—René-Lévesque***

L'arrondissement estime que le secteur des Faubourgs « présente un potentiel de près de 7 500 logements...et des bureaux pouvant regrouper près de 15 000 emplois. »<sup>4</sup> Bien que le nord du secteur des Faubourgs soit relativement bien desservi par le métro, l'arrivée de nombreux nouveaux résidents et travailleurs, particulièrement au sud de René-Lévesque, nécessitera un système de transport structurant afin d'éviter une augmentation importante de la circulation automobile dans ce secteur. Nous saluons donc la Stratégie d'intervention 8.1 qui comporte un système de transport collectif en site propre dans l'axe Notre-Dame—René-Lévesque.

Nous sommes d'avis que la Ville devrait prendre position en faveur d'un tramway qui pourrait se relier au futur tronçon de la Ligne rose prévu jusqu'à Lachine, ainsi que se prolonger vers l'est. Un axe du Réseau Express Métropolitain (REM) à l'étude par la Caisse de dépôt et placement du Québec<sup>5</sup> nécessiterait des infrastructures lourdes et serait très peu approprié pour les Faubourgs. Ce secteur est depuis longtemps victime d'infrastructures imposantes qui ont créé des fractures urbaines majeures, et ce n'est pas une autre fracture qui va améliorer ces milieux de vie. Le REM pourrait se faire en tunnel, mais cette option serait vraisemblablement très coûteuse. De plus, les emprises très larges de la rue Notre-Dame et du boulevard René-Lévesque pourraient facilement accueillir un tramway en site propre qui pourrait répondre aux besoins autant des navetteurs que de la population locale. Le tramway serait fort probablement moins coûteux que le REM, tout en permettant une réduction plus importante des émissions de GES.

Le tramway serait aussi pertinent d'un point de vue historique : l'axe Notre-Dame a accueilli la première ligne de tramway hippomobile à Montréal en 1861<sup>6</sup>. Cette ligne, éventuellement convertie à l'électricité, sera en service jusqu'aux années 1950.

## **7. *Créer un véritable réseau cyclable structurant et sécuritaire dans les Faubourgs***

Afin de diminuer les émissions liées aux transports, la Ville doit miser en partie sur les transports actifs qui ne produisent aucune émission. Le secteur des Faubourgs présente un potentiel énorme dans ce sens. Comme celui-ci est relativement plat et se situe à seulement quelques kilomètres du Centre-ville, le vélo pourrait devenir un mode de transport de choix pour de nombreux résidents. Cependant, l'est de Ville-Marie manque cruellement de liens cyclables sécuritaires par rapport aux quartiers avoisinants. Nous saluons les propositions d'aménagements cyclables notamment sur Atateken, Alexandre-DeSève/Champlain et de

---

<sup>4</sup> Page 18 de la proposition du PPU des Faubourgs (section 1.5)

<sup>5</sup> [Vers une phase 2 du REM dans l'est, La Presse, 28 août 2020-](#)

<sup>6</sup> [Étude historique et patrimoniale du territoire du PPU des Faubourgs, Enclume \(2019\), page 69](#)

Lorimier. Nous recommandons que l'arrondissement aille plus loin dans ses propositions afin d'offrir un réseau cyclable structurant et sécuritaire aux actuels et futurs résidents.

Ceci implique de s'assurer de la pertinence des types d'aménagements proposés. Sur de Lorimier, par exemple, la proposition d'une piste bidirectionnelle pourrait créer des conflits étant donné le grand débit automobile sur cette rue. Les pistes bidirectionnelles sur de Maisonneuve et Rachel sont particulièrement accidentogènes. Les pistes sur de Maisonneuve et René-Lévesque ne répondent plus à la demande et pourraient être converties en pistes unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée. Nous recommandons aussi la sécurisation des bandes cyclables et chaussées désignées existantes, notamment sur les rues Fullum, Cartier et Dorion. Combinés à des mesures d'apaisement et de déviation de la circulation de transit, des vélorues<sup>7</sup> pourraient être implantées sur certaines rues plus étroites.

Finalement, nous recommandons à l'arrondissement d'envisager la mise en place d'un lien cyclable du type Réseau Express Vélo (REV) dans le nord du secteur des Faubourgs. Les rues Ontario et Sherbrooke sont hautement fréquentées par les cyclistes malgré le manque d'aménagements dédiés, ce qui dénote un réel besoin d'un lien est-ouest dans ce secteur. Ceci pourrait faire partie du projet de faire de la rue Ontario un sens unique entre Papineau et Atateken, que nous saluons. Comme mentionné ci-haut, la rue Fullum pourrait aussi servir comme axe nord-sud du REV, reliant les arrondissements au nord avec les Faubourgs.

## Conclusions

Afin de répondre adéquatement à la crise climatique sans précédent que nous vivons actuellement et afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES fixés par la ville, il est impératif que *tous* les projets soient pensés en fonction de cette crise. Ceci implique autant l'adaptation aux changements climatiques (réduction des îlots de chaleur, gestion des eaux de pluie, etc.) que des mesures visant à réduire notre empreinte carbone (transports collectifs et actifs, construction durable, etc.). Nous saluons le fait qu'en somme, les projets proposés dans le cadre du PPU des Faubourgs aillent dans ce sens. Nous saluons également les démarches de consultation entreprises par l'arrondissement en amont du PPU. La participation publique doit faire partie intégrante de la mise en oeuvre du PPU, surtout que ce secteur a une longue histoire de projets imposés par les gouvernements qui ont impliqué la démolition complète de vastes parties de ce territoire. Ce PPU présente plusieurs pistes de solution qui pourraient contribuer à réparer les fractures et cicatrices créées par les projets précédents, et l'adhésion des citoyens sera une des clés du succès de ces projets.

---

<sup>7</sup> [Aménagements cyclables : Vélorue, Vélo-Québec](#)