

Addenda - 16 juin 2003

Réflexions génériques  
sur le projet  
de règlement au document  
complémentaire  
du Plan d'urbanisme de Montréal

---

Notes présentées par Philippe Côté  
& Pierre Brisset

Office de consultation publique de Montréal  
Secrétariat général, 1550 rue Metcalfe - B 1414 Montréal. QC. H3A 1X6

# Notes pour la présentation

Présentation du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve / GRU HM

Participation de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal aux travaux centre-sudois du GRU HM

Poupées russes - Temporalité hétérogène du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

- Harmonisation au schéma d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal
- Aménagement stratégique du territoire de la Ville sur l'île de Montréal - Ouest, Centre, Est
- Fission de la nouvelle ville ...
- Réseau vert, Transport public, Habitat & Acteurs : Professionnel, Citoyen, Promoteur
- Autonomie réglementaire des arrondissements : Normatif ou PIA ?
- Les orientations du Plan d'urbanisme découlent-elles entièrement du Sommet de Montréal ?
- Innovations : Pôles, Corridors, Infrastructures & Grands équipements

Portés du document complémentaire au Plan d'urbanisme de Montréal

• « ... objectifs du document complémentaire : protéger les attributs principaux qui donnent à Montréal son identité; harmoniser le voisinage entre les arrondissements; amorcer la mise en oeuvre des orientations d'aménagement Issues du Sommet de Montréal. Le plan d'urbanisme actuel a inspiré la rédaction du document complémentaire. »

Site OCPM \_ Section 11.6 -- Rivière des Prairies / Pointe aux Trembles / MTL Est / Document 11f.PDF

• Le document complémentaire « s'applique au domaine privé, non au domaine public. »  
Communiqué du 23 avril 2003 de Robert Libman, responsable de l'aménagement au Comité exécutif de la Ville de Montréal – Annexe 1 au mémoire

Notre présentation implique un léger réaménagement de l'ordre des thèmes du document :

Thème 4 : La végétation

Thème 2 : Les vues sur les éléments naturels

Thèmes 3 : Le patrimoine

Thème 7 : L'impact et l'intégration des usages

Une réflexion générique vue l'ampleur de la démarche stratégique qui mènera en 2004 à l'adoption du nouveau plan d'urbanisme de Montréal. Celle-ci poursuivra un fil conducteur : l'inachèvement de l'autoroute Ville-Marie

Philippe Côté,  
Rechercheur, Atelier du patrimoine urbain de Montréal  
1434 rue de Montcalm, Montréal, QC. H2L 3G8 Tel : (514) 523 2500.  
Courriel : Philippe Côté <[phcote@cam.org](mailto:phcote@cam.org)>  
Site : [www.amidesruines.net](http://www.amidesruines.net)

Pierre Brisset,  
Architecte et directeur du GRU HM  
4344 Rue Bourbonnière, Montréal, QC. H1X 2M4 Tel. (514) 899 5314.  
Courriel : Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca](mailto:gruhm@sympatico.ca)

Renée Martin,  
Architecte DPLG de Paris, Maîtrise en aménagement, Université de Montréal.  
6601 rue Saint Dominique, Montréal. Qc. H2S 3A8. Tel. (514) 274 7161  
Courriel : Renée Martin <[intersc@interscena.com](mailto:intersc@interscena.com)>

Groupe de Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve  
4344, rue Bourbonnière, Montréal, QC. H1X 2M4  
TEL : (514) 899-5314  
FAX : (514) 899-9226  
Site : [www.gruhm.org](http://www.gruhm.org)

## Thème 4 : La végétation

Le thème repose uniquement sur une valeur paysagère et ne comporte pas d'objectifs en santé publique et écologique qui devrait le renforcer.

« Objectif : Protéger une des caractéristique du paysage de la ville conférée par la présence d'arbres et par l'aménagement des cours avant. »

Projet de règlement – Document complémentaire au Plan d'urbanisme de Montréal

« La Commission retient une partie de la question et demande à l'arrondissement de fournir l'aspect réglementaire sur l'abattage d'arbres pour les secteurs de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles.

Le représentant de l'arrondissement fait lecture de l'article 381 du règlement d'urbanisme et fait ressortir sa difficulté d'application. Les contrevenants font les coupes souvent les soirs ou la fin de semaine. Comme il n'y a pas d'inspecteurs en devoir durant ces périodes, il est difficile de vérifier s'il y a infraction quand à la dimension du tronc. De plus, les inspections finales prennent rarement en considération les plantations et le maintien des arbres existants lors de la demande de permis. »

Site OCPM \_ Section 11.6 - - Rivière des Prairies/ Pointe aux Trembles / MTL Est - Document 11f.PDF

### Arrondissement Ville-Marie

Le domaine privé signalé porte sur un milieu en façade de type "banlieue". Nous recommandons que les cours arrières des vieux quartiers de Montréal soient incluses en ce projet de règlement portant sur la conservation des arbres ... car en ces faubourgs, les rues sont étroites & il y a n'y pas de ruelles !

La conservation de la végétation de la ville "victorienne" demeure une nécessité. Réf. Jean-Claude Marsan, Montréal en évolution, Fides, 1974, chap. 11 – L'héritage victorien, pp. 290-291.

• « Les propositions du document complémentaire concernant l'abattage des arbres consiste à obliger l'obtention d'un permis à cet effet si l'arbre est minimalement en cours avant. » P.5

• « Dans le cas de l'arrondissement de Ville-Marie, l'obtention préalable d'un permis à l'abattage d'un arbre, est actuellement en vigueur. Notons que ce permis est obligatoire pour toute coupe d'arbre.» p.6

Site OCPM \_ Section 11.23 -- Ville-Marie / Document – 11W PDF / 20 mai 2003

### Vague de chaleurs

Le paradigme de la santé publique est absent du justificatif. Le thème LA VÉGÉTATION devrait incorporer la position de la direction de la Santé publique de Montréal sur les vagues de chaleurs et les moyens d'y remédier.

• Isabelle Paré, Les poussées de fièvre de la planète bleue, Le Devoir, samedi 15 mars 2003, B-6 - Annexe 2 au mémoire

• Germain Dallaire, Cols bleus de Montréal, appui à la coalition Villa-Maria, L'Autre journal, No 146, 5-21 février 1996 – Annexe 3 au mémoire

### Arrimage

Tenir compte des prochaines politiques de l'arbre et du réseau vert de la Ville de Montréal

« ... il y a actuellement 2 politiques en élaboration à la Ville, l'une sur les arbres et l'autre sur les espaces naturels. »

Site OCPM \_ Section 11.5 -- Ahuntsic / Cartierville / 11ePDF - p. 3

### Percolation des sols ou nouveaux bassins de rétention à l'Usine d'épuration ?

L'objectif recherché implique dans une logique de développement durable d'incorporer le dénuement des sols artificiels pour permettre l'absorption des eaux de ruissellements car actuellement le réseau unifié d'égouts du Centre de l'île déstabilise – selon M. Aubin, directeur de la gestion des réseaux - 6 jours sur 7 l'Usine d'épuration des eaux usées située au Bout de l'île. La solution retenue actuellement au coût de ± 90

M<sub>3</sub> consiste en la construction de nouveaux bassins de rétention à défaut de pouvoir remodeler le réseau unifié du centre de l'île. Nous recommandons la percolation des sols.

- M. Aubin, directeur de la gestion des réseaux, Commission de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et du développement durable, Assemblée publique d'information portant sur la gestion de l'eau – Mercredi 19 juin 2002, Hôtel de Ville

- Geneviève Vachon et Carole Després, RÉAMÉNAGER LE TERRITOIRE DES BANLIEUES : PROPOSITIONS URBAINES ET ARCHITECTURALES – section 6 & 7 ; in LA BANLIEUE REVISITÉE sous la direction de ANDRÉE FORTIN, CAROLE DESPRÉS ET GENEVIÈVE VACHON. Éditions Nota bene, 2002, Chap. 10 - pp. 275-78 – Annexe 4 au mémoire

- Compte-rendu du sommet de Montréal. Déclaration conjointe du gouvernement du Québec et de la nouvelle ville de Montréal, Annexe 4, Section 3.1, page 7,

«•Moderniser les infrastructures et assurer leur durabilité

Le gouvernement et la Ville souhaitent travailler de concert pour porter à 0,8% d'ici 2007 le taux de renouvellement annuel (actuellement inférieur à 0,3%) des réseaux d'aqueduc et d'égout. Pour la période 2008-2015, le taux visé est de 1,7%. Ils conviendront aussi des mesures à prendre et des délais pour mettre aux normes les usines d'eau potable de la Ville, mettre en place des procédés adéquats de désinfection à l'usine de traitement des eaux usées et réaliser les ouvrages requis pour contrôler les débordements d'eaux usées.

Assurer le développement concerté des infrastructures routières et de transport en commun, tout particulièrement, dans l'est de l'île par la modernisation de la rue Notre-Dame qui inclut des voies exclusives pour le transport collectif, dans l'ouest par le développement de certains secteurs incluant le réseau d'accès à l'aéroport de Dorval et le lien nord-sud Cavendish.»

- Carte schématique de la planification du réseau d'égout menant à l'Usine d'épuration de l'île de Montréal – La Presse, Montréal, mardi 7 décembre 1976.

## Thème 2 : Les vues sur les éléments naturels

L'accès au fleuve et aux rives de l'archipel d'Hochelaga est un projet ...

Pour garantir l'identité et la continuité de la voie patrimoniale et panoramique de l'île de Montréal sur un parcours de ± 120 KM, il faudrait incorporer la section de l'Est de l'île de Montréal en tenant compte des contraintes de géographie structurale & infrastructurelles qui s'y appliquent, en vue de les manoeuvrer !

Maintenant, il nous faut revoir l'ancienne conception du réseau autoroutier de l'agglomération de Montréal qui date des années 60.

### Carré autoroutier 67

Communiqué du ministère de la Voirie du Québec  
Contournement du centre-ville en quarante minutes  
SOURCE : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/montreal/decarie/album.asp>

La mise en service de l'autoroute Décarie et d'une partie de l'échangeur Turcot complètent le dernier côté d'un immense quadrilatère d'autoroutes qui permettra dorénavant aux automobilistes de contourner le centre-ville de Montréal en un temps record de quarante minutes, sans rencontrer un seul feu de circulation.

Remarquable par sa rapidité et son utilité, ce trajet de 33,2 milles ne l'est pas moins, si l'on considère la gamme des techniques qu'il a fallu employer à sa réalisation et le coup d'œil qu'il offre au public voyageur. En quittant l'autoroute Décarie au sud de l'île de Montréal, l'automobiliste circule d'abord à une hauteur moyenne de 70 pieds au-dessus de la cour ferroviaire Turcot et surplombe le fleuve sur le pont Champlain.

La nouvelle route 3, véritable boulevard panoramique, à six voies divisées, lui offre ensuite un magnifique coup d'œil des pavillons de l'Expo, avec les gratte-ciel de Montréal en arrière-plan. Après avoir quitté la rive sud du Saint-Laurent, le même automobiliste traverse à nouveau le fleuve sur un pont de 1,500 pieds et à 75 pieds sous la voie maritime dans le tunnel Lafontaine.

Il roule ensuite entre les murs de roc de la Montée Saint-Léonard, dans l'est de la ville, et enfin sur les voies élevées du boulevard métropolitain au nord, tout en empruntant plusieurs carrefours impressionnants tels les échangeurs Hochelaga, d'Anjou et Décarie.

L'autoroute Décarie termine de façon tout aussi spectaculaire ce circuit rapide, puisqu'elle constitue, à 23 pieds sous le niveau du sol, la première autoroute en dépression au Québec et la plus importante du genre au Canada.

( 30 )

Québec, le 24 avril 1967

Service de l'Information et des Relations publiques  
Ministère de la Voirie du Québec

### Contrainte de la morphologie structurale, réseau routier et portuaire

Gérard Beudet, Domaine «vides» et structuration morphologique de l'agglomération de montréalaise, Cahiers de géographie du Québec, Volume 4, No 112, avril 1997, pp. 7-29. Annexe 5 au mémoire.

Réseau routier à incidence métropolitaine – Document explicatif sur l'établissement de critères d'identification du réseau et sur les principes de gestion – Communauté métropolitaine de Montréal, Réseau métropolitain : Critères et normes – 19 septembre 2002

Chartre des Villes et des ports pour l'environnement – 13 octobre 1993, Montréal

### Autoroute de contournement 2003

Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (Rapport Nicolet), Gouvernement du Québec, 2003, chap. 5 Les projets privilégiés - Section Bouclage du réseau autoroutier.

### Les portes de Montréal

La porte de l'Est : les abords du pont Jacques-Cartier

Planifier le désenclavement autoroutier du pôle du Pied du Courant

## Section 3 : Le patrimoine

Favoriser l'application de l'aire de protection du site de la Prison des Patriotes

Planifier un aménagement de type commémoratif

Référence :

Commission des biens culturels du Québec

Rapport annuel de gestion 2001-2002 - Section - 9.3.1 : Les auditions publiques

Pages 40-41 - Annexe 6 au mémoire

Citer l'Usine de pompage Craig (1887)

Citer la Tonnellerie (1887) dans le quartier Maisonneuve

## Section 7 : L'impact et l'intégration des usages – 3<sup>e</sup> règle : Enseigne extérieur

Enlever les panneaux réclames le long de Notre-Dame et aux abords du pont Jacques-Cartier

« Ne s'applique pas – car il y a des droits acquis »

Site OCPM \_ Section 11.13 – Sud-Ouest document 11m,PDF

« Mais l'impact et l'intégration des usages - une modification réglementaire devra être apportée pour interdire toute enseigne publicitaire le long de la voie panoramique. »

Site OCPM \_ section 11.5 - Ahuntsic / Cartierville – Document 11ePDF

« Le pouvoir d'émettre des ordonnances vient de l'article 47 de l'annexe C de la Charte de la ville, qui stipule que " (...) la ville peut, par règlement autoriser le comité exécutif ou un conseil d'arrondissement à adopter des ordonnances, en rapport avec tout règlement (..) " Puisque l'affichage est un objet réglementé par le zonage et puisque le zonage est de compétence du conseil d'arrondissement, le conseil d'arrondissement est habilité à adopter des ordonnances qui y sont relatives.

Dans le cas des enseignes publicitaires, il est prévu à l'article 531 de notre règlement que le conseil puisse:

"régir ou autoriser:

1) des enseignes et des enseignes publicitaires, à l'occasion d'un évènement, d'une fête ou d'une manifestation;

(...)

4) des enseignes et des enseignes publicitaires à des fins publiques, culturelle, touristique et sociocommunautaire pour une période de temps déterminée. "

Manifestement, le règlement vise des enseignes publicitaires temporaires, la durée de l'autorisation serait

donnée selon chaque cas qui est présentée au conseil d'arrondissement et l'ordonnance adoptée annoncerait la durée de validité de l'autorisation.

Site OCPM \_ Section 13.1 – Sud-Ouest - Document 13a.PDF

Ville de Montréal  
Cabinet du comité exécutif

Communiqué de Presse  
Pour diffusion Immédiat

« Le projet de la rue Notre-Dame n'est pas compromis par le document complémentaire au plan d'urbanisme » -Robert Libman

Montréal le 23 avril 2003- «Le projet de la rue Notre-Dame n'est pas compromis par le 'document complémentaire' a dit M. Robert Libman , responsable du l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture au comité exécutif.

« Le 'document complémentaire' est un cadre réglementaire qui détermine, en termes d'objectifs et de critères, des règlements de base qui s'appliqueront à l'ensemble du territoire montréalais. Élaborer et faire approuver un tel document est une obligation de la loi. Dans sa forme actuelle, ce document est temporaire; il pourrait être modifié suite à l'adoption du plan d'urbanisme de Montréal. Il s'applique au domaine privé, non au domaine public. Or, la rue Notre-Dame appartient au domaine public. En conséquence, le document complémentaire ne s'applique pas au projet de la rue Notre-Dame proprement dit. » de dire M. Libman.

« Une fois que la rue Notre-Dame aura reçu le qualificatif de 'voie panoramique et patrimoniale', l'objectif du 'document complémentaire' sera, par exemple, d'encadrer des projets pouvant se réaliser le long de cette voie, lesquels devront alors respecter l'objectif et les critères énoncés dans le règlement. Il est vrai que la présence du port conditionne actuellement le caractère de la rue Notre-Dame mais elle ne lui interdit pas sa désignation comme 'voie panoramique et patrimoniale. Le 'document complémentaire' a justement pour objectif de créer les conditions pour améliorer les choses. »

« Dans son design actuel, tel que présenté au public lors du Sommet de Montréal en juin dernier, le projet de la rue Notre-Dame contient déjà une mise en valeur du patrimoine et respecte donc les objectifs du 'document complémentaire' même si, techniquement parlant, le celui-ci ne s'applique pas à cette voie publique. Par exemple, le projet met en valeur les parcs le long de son parcours : Esplanade des patriotes, parc Bellerive, square Dézéry, parcs Morgan et Champêtre, etc. Dans la mesure où les équipements portuaires le permettent, le projet offre des percées visuelles sur le fleuve. »

« Il est faux de laisser entendre que le 'document complémentaire' «risque de compliquer la vie du Ministère des transports», puisque d'une part le projet actuel respecte l'objectif du 'document complémentaire' et que d'autre part ce même document réglementaire ne s'applique pas à cette artère. »

« Il est faux aussi de prétendre que le «projet autoroutier n'est pas conforme au plan d'urbanisme». D'abord, il l'est, de fait; ensuite, il ne s'agit pas d'une autoroute mais d'un boulevard urbain » conclut M. Libman.

Source : Darren Becker  
Executive Committee Press Attaché  
(514) 872-6412

# Les poussées de fièvre de la planète bleue

Isabelle Paré

Le Devoir, samedi 15 mars 2003, B-6

Source : [www.ledevoir.com/2003/03/15/22486.html](http://www.ledevoir.com/2003/03/15/22486.html)

Avec le réchauffement de la planète, certains se prennent à rêver d'étés québécois sans fin et d'hivers californiens. Mais le réchauffement global, après avoir fait frémir les environnementalistes, fait sourciller les responsables de la santé publique et traîne déjà dans son sillage une foule de nouveaux problèmes de santé.

Les épisodes de canicules qui se multiplient durant nos étés sont devenus l'ennemi No 1 de la santé publique.

(...)

Dans un récent exposé réalisé devant la Commission sur les transports de l'Assemblée nationale, le Dr Drouin de la Direction de la santé publique de la région de Montréal révélait qu'une brève canicule de quatre jours, vécue au Québec en juin 1994 s'est soldée par une soixantaine de décès additionnels par jour.

«Alors que le nombre moyen de décès durant l'année était de 43, on a enregistré jusqu'à 100 mortalités par jour durant cet épisode», soutient-il. Et cela parce que les enfants de moins de quatre ans, les personnes âgées et vulnérables sont les premières affectées par les chaleurs caniculaires.

Le phénomène est depuis longtemps documenté aux Etats-Unis, où l'on rapporte chaque année de 1500 à 2000 décès liés aux «heat waves». Au cours des 100 dernières années, la température terrestre s'est réchauffée d'environ un demi-degré en moyenne et on s'attend à une hausse de ces épisodes de canicule dans les régions nordiques.

Selon plusieurs experts, l'impact de ces vagues de chaleur extrême sera d'autant plus senti dans les régions nordiques où les humains et les conditions de vie sont peu adaptés aux sursauts du thermomètre.

Devant une commission du gouvernement américain sur les changements climatiques, le professeur Laurence Kalkstein, un éminent expert du Center for Climatic Research de l'Université du Delaware, soutenait en 1995 qu'une augmentation de la température moyenne de 3 degrés aux Etats-Unis aurait le potentiel de tuer des milliers de personnes de plus chaque année. Cette même année, une vague de chaleur faisait d'ailleurs 500 morts à Chicago, entre le 10 et le 20 juillet 1995.

En 1997, le même chercheur dévoilait une étude réalisée dans 40 régions métropolitaines de plus de un million d'habitants démontrant que le nombre de morts additionnelles causées par les chaleurs caniculaires avait oscillé entre 30 et 50 par jour. À Philadelphie, on rapportait jusqu'à 126 décès en plus lors de vagues de chaleur. Mais qu'en est-il au Canada ?

En Ontario, on recense déjà une vingtaine de décès par année dus aux canicules dans la seule ville de Toronto. Le plus récent rapport du gouvernement fédéral sur les changements climatiques soutient que, d'ici 2020, le réchauffement global aidant, ce nombre pourrait grimper à 300 et à 563 d'ici 2050.

«Ces pourquoi, il faut s'adapter et développer des stratégies. À Montréal, le taux de climatisation ne dépasse pas 20%, par rapport à 60% à Toronto. Il faut adapter le design urbain et revoir les normes de construction pour diminuer la chaleur dans les logements», insiste le Dr Drouin.

Dans les métropoles du nord, les maisons de brique rouge aux toits de goudron, où vivent des populations vulnérables, constituent de véritables trappes à chaleur en temps de canicule.

En plus de faire grimper le mercure, la chaleur ambiante joue aussi un effet multiplicateur sur la concentration de plusieurs polluants atmosphériques dangereux pour la santé humaine. Selon le Dr. Drouin, la chaleur accablante entraîne une escalade marquée de l'ozone au sol et des particules, deux polluants connus pour provoquer une panoplie de problèmes de santé.

L'été dernier, les gigantesques panaches de fumée provoqués par les feux de forêt monstres de la Baie-James - autre conséquence des variations climatiques - ont entraîné une hausse marquée des hospitalisations à Montréal. *«On a atteint des records de pollution, avec des concentrations de 132 microgrammes de particules par mètre cube, par rapport à 20 à 30 en temps normal. On peut s'attendre à ce qu'il y ait eu une hausse de 20 et 30 % des hospitalisations»*, assure le Dr Drouin.

Pas étonnant, puisque ces particules en suspension dans l'air, ainsi que les émissions d'ozone au sol, qui forment le smog, sont à l'origine de nombreux problèmes respiratoires, d'asthme et de problèmes cardiaques. Une étude du Dr Mark Goldberg, épidémiologiste à l'Université Mc Gill, a prouvé que le lien entre ces polluants et l'achalandage dans les hôpitaux est réel. En 2001, à Montréal, on a observé une hausse de près de 17% des décès chez les personnes âgées les jours de canicule, lorsque la concentration de particules a atteint 100 mg/m<sup>2</sup>.

Rien de plus réjouissant pour l'ozone, un autre polluant qui carbure aussi à la chaleur et au soleil. On lui attribue une hausse d'environ 22 % des visites à l'urgence reliées à des problèmes respiratoires lorsque sa concentration atteint 75 mg/m<sup>3</sup>.

En 2002, Montréal a vécu pas moins de 12 épisodes de smog estival, alors qu'elle n'en a subi aucun en 2001, gracieuseté d'un été gris et pluvieux.

(...)

---

Fin de l'extrait de l'article d'Isabelle Paré,  
*Les poussées de fièvre de la planète bleue*,  
Le Devoir (Montréal) Samedi 15 mars 2003, B-6

## Environnement

# Cols bleus de Montréal: appui à la coalition Villa Maria

**L**e comité de l'environnement du Syndicat des Cols bleus de Montréal (SCFP, local 301, FTQ) a donné son appui au comité de protection du boisé Villa Maria. Le boisé Villa Maria, un espace vert d'environ 20 hectares, est menacé par un projet d'habitation de la Ville de Montréal.

Dans son communiqué, le comité de l'environnement précise que, selon une étude de la Communauté Urbaine de Montréal datant de 1989, «un quartier démuné en espace vert subira en été des écarts de température allant parfois jusqu'à près de 10° C plus chaud que le quartier voisin qui, lui, possède des surfaces boisées». En outre, selon certains indicateurs scientifiques, «un hectare de boisé absorberait pour près de 50 tonnes de polluants atmosphériques par année.»

Le comité termine en soulignant qu'il « est consternant de voir que Pierre Bourque, qui affiche des velléités d'écologiste et affirme pouvoir faire de Montréal la capitale nord-américaine de l'environnement, fasse si peu de cas de la sauvegarde d'un boisé de cette importance. »

*Germain Dallaire*

NO 146, 5-21-février 96, L'Aut'journal

## In LA BANLIEUE REVISITÉE

sous la direction de ANDRÉE FORTIN, CAROLE DESPRÉS ET GENEVIÈVE VACHON.  
Éditions Nota bene, 2002, Chap. 10 - pp. 275-78.

Geneviève Vachon et Carole Després

### RÉAMÉNAGER LE TERRITOIRE DES BANLIEUES : PROPOSITIONS URBAINES ET ARCHITECTURALES - extrait

#### Section 6 - NORMES D'AMÉNAGEMENT DES RUES DE BANLIEUES

Si la population des banlieues de bungalows vieillit les infrastructures routières de ces milieux aussi. En effet elles atteignent pour certaines le demi-siècle alors que l'espérance de vie maximale des équipements a été atteinte. La désuétude des rues de banlieue et la nécessité d'amorcer leur réfection constituent des occasions uniques pour :

- 1) améliorer leur apparence
- 2) diminuer leurs coûts de construction et d'entretien
- 3) améliorer leur performance écologique.

C'est ce que soutient Isabelle Boucher (2001) dans un essai en design urbain réalisé au sein de notre équipe de recherche. Son ouvrage offre aussi des pistes concrètes de solution. La Figure 67 (en hors-texte) illustre les travaux d'Isabelle Boucher (1).

L'amélioration du caractère visuel des rues de banlieue pourrait contribuer à redorer l'image des premières banlieues et à attirer une nouvelle clientèle. En effet, le dépeuplement de ces milieux étant amorcé, il y a lieu de mettre en œuvre le plus rapidement possible des moyens pour y améliorer la qualité de vie des résidents. L'ajout de trottoirs le remplacement des lampadaires associés aux autoroutes par des types mieux adaptés à la circulation lente et aux piétons, l'ajout d'abribus à des intersections stratégiques, la plantation d'arbres complétant les alignements actuels sont autant d'options envisageables. En outre des rues plus étroites contribueraient à créer un environnement plus convivial pour les résidents. Enfin la mise en réseau et l'arnérioration des pistes cyclables et des circuits rapides d'autobus sur les rues collectrices sont plus que souhaitables si l'on veut modifier la dépendance à l'automobile dans la banlieue

D'un point de vue écologique le rétrécissement de la largeur du pavage pour la majorité des rues, mais particulièrement les collectrices, permettrait en réduisant la surface asphaltée de réduire les eaux de ruissellement. En effet, l'asphalte étant imperméable n'absorbe pas les eaux pluviales. Au contraire, elle les pollue d'hydrocarbures avant de les rejeter dans les égouts de surface qui, à leur tour les déversent dans les rivières et en modifient les fragiles écosystèmes. S'il est possible d'intégrer des bassins de rétention dans les nouveaux quartiers pour diminuer cet impact négatif cela est difficilement envisageable dans les premières banlieues où le tracé des rues est rarement orthogonal. D'autres solutions doivent être mises de l'avant. Boucher (2001) propose à cet effet un système de bandes linéaires de percolation dont les aspects techniques mériteraient d'être développés.

Au point de vue économique, la réfection du système des rues offre plusieurs avantages lorsqu'elle est couplée à des stratégies de densification comme l'ajout de logements supplémentaires et de bureaux pour des travailleurs à domicile ou encore l'insertion de commerces de proximité et d'immeubles à logements pour des clientèles spécialisées comme les aînés en perte de mobilité. Les coûts entraînés par l'ouverture de nouvelles rues dans le double contexte d'austérité économique et de fusions municipales devraient infléchir les choix de développement vers la consolidation et l'amélioration des infrastructures existantes. Le rajeunissement des infrastructures et la maximisation de leur utilisation contribuera ainsi à augmenter la valeur du parc immobilier existant et par ricochet le bassin de taxation.

#### Section 7 - ACCOMMODER L'AJOUT DE LOGEMENTS SUPPLÉMENTAIRES EN BANLIEUE

La croissance des villes a de tout temps entraîné la transformation de maisons unifamiliales en maisons bifamiliales ou multifamiliales. Il s'agit d'un processus normal de transformation qui a pu être observé dans les faubourgs anciens de Québec. Ce processus se manifeste désormais dans les premières banlieues alors que certains propriétaires font des demandes de permis pour transformer leur maison en résidence bifamiliale en y ajoutant un logement supplémentaire. Ce dernier est fréquemment destiné à un membre de la famille immédiate du propriétaire ou de sa parenté (enfant, parent, frère, sœur, etc.). On parlera alors de cohabitation intergénérationnelle. Bien que le logement supplémentaire soit généralement plus petit que la maison à laquelle il se greffe, il inclut néanmoins un salon, une cuisine, le plus souvent deux chambres à coucher et une salle de bain (2).

Plusieurs motivations incitent certains résidents à transformer ainsi leur maison. Il peut s'agir d'accommoder les besoins de loger un parent âgé à proximité ou encore des enfants qui tardent à quitter la maison ou qui y reviennent avec ou sans conjoint et enfant. Le logement supplémentaire peut aussi s'avérer intéressant pour des premiers acheteurs ou des ménages monoparentaux à la recherche d'une propriété abordable en banlieue et pour qui cette option apporte le revenu additionnel nécessaire pour accéder à la propriété.

Malgré cet intérêt croissant pour l'adaptation des maisons de banlieue en résidence familiale plusieurs propriétaires se butent à l'inertie du règlement de zonage en vigueur dans leur municipalité. D'après une enquête auprès de 106 municipalités québécoises moins de la moitié d'entre elles appliquent un règlement de zonage permettant l'ajout de logements supplémentaires bien que 26 % additionnels étudient la possibilité d'adopter un tel règlement (Leinwand et Després, 1999). Un sondage commandé par la Société d'habitation du Québec (SHQ) et mené auprès de 1 000 locataires et propriétaires des banlieues de Montréal et de Québec confirme que 60 % des répondants sont ouverts à ce que leurs voisins fassent construire un logement supplémentaire pour accommoder un membre de leur famille (SOM Inc, 1999). Ainsi les habitants de la banlieue ne s'opposent pas en bloc à l'idée de voir construire un logement supplémentaire chez leurs voisins.

Outre le règlement de zonage qui interdit souvent les habitations familiales, quatre facteurs additionnels constituent des embûches à la transformation de la maison unifamiliale de banlieue. En premier lieu l'ajout d'un logis à un bungalow peut représenter des difficultés importantes du point de vue de l'intégration architecturale au milieu bâti. En deuxième lieu, le règlement de zonage même s'il autorise la maison bifamiliale limite le plus souvent la variété des solutions architecturales possibles. En troisième lieu, les exigences du code national du bâtiment peuvent être difficiles à respecter si l'on veut maintenir des solutions abordables. Enfin le manque d'incitatifs financiers et les coûts de construction sont des freins importants à la popularité de ce choix résidentiel.

(1) BOUCHER, Isabelle (2001), *La mise à jour des normes d'aménagement des rues de banlieues québécoises des années 50 et 60*. Directives et propositions de réaménagement pour des rues types du quartier centre de Charlesbourg - projet et essai de design urbain, maîtrise en design urbain, Québec, École d'architecture, Université Laval.

(2) Dans le cadre de deux études subventionnées par le programme ACT de la Fédération des municipalités canadiennes (FCM) et la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) en collaboration avec les villes de Charlesbourg et de Québec, nous avons examiné l'incidence de ces entraves sur l'ajout de logements supplémentaires. Dans le cas de Québec, la recherche visait la proposition de modifications au règlement de zonage pour accommoder le logement supplémentaire dans les quartiers Duberger et Les Saules (Vachon et Després, 2001). Dans le cas de Charlesbourg, la recherche visait à élaborer des mesures d'encadrement de la transformation des bungalows sous la forme d'un guide pratique illustré, à l'intention des résidents et des promoteurs (Després, Laroche et Blais, 2000).

## Pour une culture de l'espace métropolitain – Assumer l'héritage des Petites Patrie

Gérard Beaudet - Urbaniste, directeur de l'Institut d'urbanisme à la faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal ainsi que chercheur associé à la Chaire en paysage et environnement.

Extrait de : Montréal Cultures - No 3 : Culture et Quartier ; Culture Montréal, 12 juin 2003, pp. 5-6-7.

### L'agglomération et les espaces de la quotidienneté et de proximité.

L'agglomération montréalaise, qui ne compte qu'un peu plus de 3,3 millions d'habitants, s'étalent aujourd'hui sur plus de 6000 kilomètres carrés. Une quatrième couronne, parfois distante du centre-ville de plus de cinquante kilomètres, a émergé au début des années 1990. Elle a rejoint les villes-satellites (Lachute, Saint-Jérôme, Berthier, Sorel, Saint-Jean, Salaberry-de-Valleyfield).

Reportons-nous au terrain et rappelons une première évidence dont l'importance est inversement proportionnelle à la facilité avec laquelle elle est négligée : le Grand Montréal, c'est d'abord une forme d'établissement. La mosaïque municipale et les structures administratives qui l'accompagnent ne sont pas des fins en soi, mais des moyens par lesquels les collectivités tentent d'orienter l'aménagement de cette forme.

Deuxième évidence pour quiconque est familier de l'organisation empirique du Grand Montréal : la morphologie de la ville-région ne se plie pas à la configuration géographique de la confluence montréalaise, aussi contraignante puisse-t-elle avoir été à différentes étapes de son développement historique. L'image d'une ville-centre ayant crû en tache d'huile, par addition de couronnes discontinues temporairement contenues par les cours d'eau et constituées au détriment de la campagne, est passablement réductrice. De ce strict point de vue, le projet « une île, une ville » s'est davantage alimenté à la nostalgie de la métropole déchue qu'à une vision politique responsable. Il y a longtemps que la forme urbaine s'est libérée de la contrainte géographique, si tant est qu'elle y a déjà été soumise d'une manière significative.

La structure générale de l'agglomération est plutôt diamétrale, c'est-à-dire qu'elle s'organise en fonction de deux axes — des gradients — qui présentent des qualités d'occupations opposées.

D'Est en Ouest, c'est-à-dire selon une direction joignant *grosso modo* les monts Saint-Bruno et Rigaud, on trouve les principaux domaines résidentiels et institutionnels du XIXe siècle, les anciens fronts de villégiature et d'urbanisation cossus (Senneville, Pointe-Claire, Saraguay, Laval-sur-le-lac, Hudson, Saint-Bruno, etc.), les cimetières-jardins de la montagne, la plupart des squares victoriens et les banlieues victoriennes (Westmount, Outremont), les premières banlieues résidentielles contemporaines du boom ferroviaire (Montréal-Ouest, Mont-Royal, Saint-Lambert, Saint-Bruno, etc.), les banlieues pavillonnaires haut de gamme d'après-guerre (Dorval, Kirkland, Île-Bizard, Brossard, Boucherville, etc.), la quasi-totalité des grands parcs-nature (monts Royal, Saint-Hilaire et Oka, parcs de Saraguay, du Bois-de-Liesse, du Cap-Saint-Jacques, du Bois-de-la-Roche, etc.) ainsi que des campagnes patrimonialisées (Semieville, Saint-Lazare).

Du Sud-Ouest au Nord-Est, selon une direction joignant Salaberry-de-Valleyfield et Sorel, on découvre la plupart des faubourgs anciens, des petites villes industrielles (Verdun, Lachine, Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield), dont plusieurs sont devenus quartiers ouvriers au tournant du XIXe au XXe siècle (Hochelaga, Maisonneuve, Saint-Henri, Sainte-Cunégonde), des grands équipements de production des première et deuxième révolutions industrielles, des villégiatures bas de gamme (Chateauguay), des modestes habitats de basse et de moyenne densités (LaSalle, Tétéauville, Pointe-aux-Trembles, etc.), des grands corridors et noeuds ferroviaires, des sites d'extraction et d'enfouissement, ainsi que les installations portuaires de Sorel, Varennes, Montréal, Lachine et Salaberry-de-Valleyfield.

Une antenne de cet axe Sud-Ouest au Nord-Est se déploie par ailleurs en direction Nord-Ouest. Elle définit un corridor articulé au boulevard Saint-Laurent et à la voie ferrée du C.P. (Mile-End, Parc-Extension) en direction de Sainte-Thérèse. Les qualités d'occupation y sont similaires à celles du couloir Valleyfield-Sorel.

Entre ces axes, les faubourgs-paroisses du début du XXe siècle rappellent le boom démographique et la prospérité économique d'avant 1929 (le Plateau, la Petite-Patrie, Rosemont, Villeray, etc.) tandis que les banlieues de l'étalement côtoient des terroirs étriés et des friches agricoles, des villages difficilement soustraits à l'érosion sociale et économique, des boisés troués par des occupations discontinues, des zones et parcs industriels d'importance locale, ainsi que des corridors de transport électrique. Cet habitat hétérogène, caractérisé par la présence de contraintes environnementales diffuses et par la cohabitation d'usages et d'occupations contradictoires, se distingue par ses équilibres précaires.

Ces 2 axes ou gradients se croisent au lieu de fondation de Montréal. Au voisinage de cette croisée, les qualités d'occupation sont également opposées. Les aménagements de qualité — la partie du centre-ville s'étendant au nord-ouest du square Victoria et le flanc sud du Mille carre doré — y côtoient les milieux déqualifiés et soumis à une érosion sévère — les faubourgs Des Récollets, Saint-Laurent et Québec - des milieux qu'on tente, depuis une quarantaine d'années, de revaloriser.

Cette morphologie a été engendrée par des interactions collectives à compter de la fondation de Montréal. Elle s'est stabilisée au cours du XIXe siècle. C'est-à-dire que les gradients définis par une valorisation spatiale contradictoire ont engendré, à l'échelle de la région, une structure de positions qualitativement différenciée. Cette morphologie est auto-organisée à une échelle macro, c'est-à-dire qu'elle répond d'un mécanisme de régulation interne. Elle se caractérise conséquemment par sa stabilité relative et par son caractère contraignant à l'égard des interactions sociales et des interventions à des échelles méso et micro. La morphogénèse n'est pas engendrée passivement par les forces qui se déploient dans l'espace, elle mobilise et dynamise ces forces.

La forme urbaine offre en conséquence une résistance et présente un potentiel de mobilisation vérifiable des friches bien localisées du strict point de vue de l'accessibilité entrent en déshérence (le Faubourg à M'lasse, la partie nord du Faubourg des Récollets) alors que d'autres, moins bien situées, sont redéveloppées de manière spectaculaire (l'aéroport de Cartierville); des espaces libres à peine aménagés engendrent des plus values foncières considérables (les parcs-nature de Saraguay et de l'Île-Bizard) tandis que d'autres, pourtant réussies du point de vue de l'aménagement, ont peu d'impact (le parc Maisonneuve et le Jardin Botanique); des espaces-ressources présentant un potentiel objectif avéré sont détruits même si leur protection est souhaitée (les boisés de Laval), pendant que des citoyens se mobilisent avec succès pour préserver des espaces équivalents ou de moindre intérêt ailleurs (le site de Villa Maria). La stabilité structurale de cette morphogénèse ne signifie toutefois pas que les appropriations et les formes concrètes qui les réalisent sont immuables. Certaines formes autrefois valorisées peuvent être désinvesties et des positions peuvent être abandonnées, comme des positions hier encore peu valorisées peuvent devenir convoitées.

Dans la circonstance, le défi pour la métropole est certes de se donner les moyens de mobiliser les valeurs anthropologiques investies dans un patrimoine architectural, environnemental et paysager exceptionnel. L'incapacité d'en assumer la pérennité équivaldrait à sacrifier des valeurs en échange de promesses de retombées d'un développement économique fondé sur des opportunités d'affaires à bas prix. Mais l'enrichissement promis ne pourra produire des valeurs de remplacement. Faute de valeurs susceptibles de mobiliser les acteurs, la richesse ne sera tout simplement pas au rendez-vous. L'avenir de la ville-région doit donc passer par notre capacité de revenir aux valeurs profondes qui nous mobilisent. Or celles-ci s'articulent à une morphogénèse d'agglomération à laquelle nous ne pouvons échapper. L'absence d'une véritable culture de l'espace nous impose toutefois de rester à la surface de choses. La culture est alors réduite à des phénomènes observables distribués dans un espace-réceptacle présentant un intérêt accessoire.

Ces thèses sont détaillées dans : Gérard Beudet, *Domaine «vides» et structuration morphologique de l'agglomération de montréalaise*, Cahiers de géographie du Québec, Volume 4, No 112, avril 1997, pp. 7-29.

## Annexe 6 - mémoire du GRU HM

---

Commission des biens culturels du Québec

Rapport annuel de gestion 2001-2002 - Section - 9.3.1 : Les auditions publiques - Pages 40-41

Recommandation 01-13 : Prison des Patriotes-Au-Pied-du-Courant, Montréal  
Procès-verbal du 28 juin 2001 - Rapport de l'audition tenue le 21 juin 2001, à Montréal :

### ATTENDU QUE:

- Le site possède, depuis 1921, une double identité : lieu de mémoire et lieu de commerce ;
- Le projet de la Société des alcools du Québec (SAQ) propose d'enrichir la relation entre ces deux identités ;
- Le milieu qui s'est exprimé, sans rejeter la cohabitation des deux identités, demande que soit considérablement élargie la commémoration des Patriotes ;
- La charge émotive du lieu, base du classement, demande qu'on rende hommage à ceux qui y ont mené leur dernier combat ;
- Des événements historiques se sont déroulés à l'intérieur (détention) et à l'extérieur (pendaison) de la prison ;
- Le statut de site historique comprend la prison, la maison du gouverneur, le fragment de mur d'enceinte et l'environnement extérieur immédiat ;
- Depuis le classement, la SAQ a joué un rôle de gardien des valeurs patrimoniales dont elle est propriétaire ;

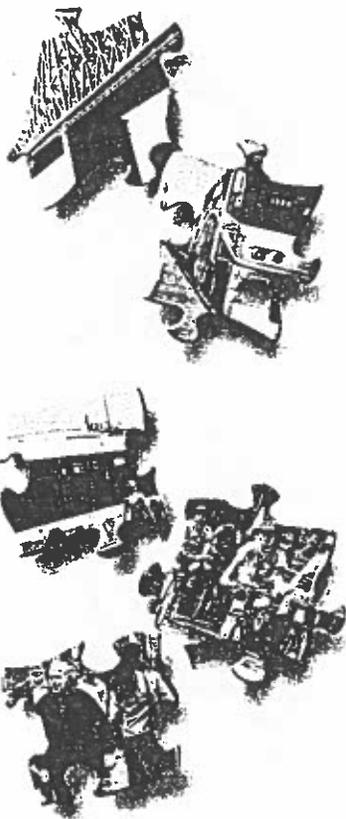
Le comité d'Audition recommande à la Commission des biens culturels que :

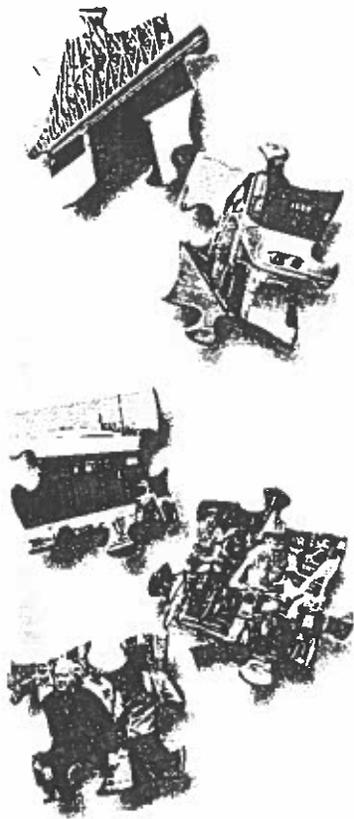
- La SAQ étende ses activités de commémoration des Patriotes à l'extérieur du bâtiment afin de témoigner des événements qui s'y sont déroulés à l'extérieur et de mieux communiquer aux passants le statut historique du site ;
- La SAQ rende plus accessible au public l'exposition commémorative en allouant des périodes de visites sans besoin de réservation préalable ;
- La SAQ permette au public qui le souhaite d'entrer directement dans la galerie commémorative sans nécessairement visiter les autres salles d'exposition;
- Les activités de commémoration de la SAQ tiennent compte de ce qui se fait ailleurs au Québec sur l'action menée par les Patriotes en cherchant à établir des partenariats avec les institutions qui en sont responsables ;
- La SAQ fasse faire une analyse du potentiel archéologique du site et en respecte les conclusions ;
- La SAQ présente, à la direction de Montréal du ministère de la Culture et des Communications, une nouvelle demande de permis décrivant les moyens qu'elle entend prendre pour répondre aux exigences stipulées.

La Commission des biens culturels du Québec adopte à l'unanimité les recommandations du comité d'Audition.

## TABLE DES MATIÈRES

Lettre du président	
Lettre de M <sup>me</sup> Gallichan	
Le rapport de la Commission : un survol .....	i
Sommaire des conclusions .....	xxi
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE - LES AVENIRS POSSIBLES</b> .....	<b>9</b>
<b>Chapitre 1 - Les besoins : l'évolution des déplacements</b> .....	<b>11</b>
Les déplacements des personnes : les deux scénarios de base retenus .....	15
Le scénario tendanciel .....	15
Le scénario économique .....	19
Les déplacements des personnes : l'évolution des besoins .....	23
Les prévisions de déplacement selon les trajets et les motifs .....	23
L'utilisation des différents modes de transports .....	27
Les points à retenir .....	32
Les déplacements des marchandises .....	33
<b>CHAPITRE 2 - L'environnement et l'aménagement du territoire</b> .....	<b>37</b>
L'environnement .....	39
L'utilisation des carburants .....	39
L'implantation des infrastructures .....	41
L'évolution prévisible .....	42
Deux premières conclusions .....	44
L'approche proposée par la Commission .....	46
L'aménagement du territoire .....	47
La mobilité des personnes et l'étalement urbain .....	48
De nouvelles écoles d'aménagement urbain .....	51
Le point de vue de la Commission .....	53





<b>TROISIÈME PARTIE - UN PROCESSUS DÉCISIONNEL À AMÉLIORER</b> .....	<b>165</b>
<b>CHAPITRE 6 - Redéfinir les modes de concertation</b> .....	<b>167</b>
<b>APPENDICES</b> .....	<b>177</b>
<b>Appendice 1</b> <b>Présentation des membres de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud</b> .....	<b>179</b>
<b>Appendice 2</b> <b>Remerciements aux collaborateurs et collaboratrices de la Commission</b> . . . .	<b>183</b>
<b>Appendice 3</b> <b>Bibliographie</b> .....	<b>187</b>

---

## LE BOUCLAGE DU RÉSEAU AUTOROUTIER

Le mandat de la Commission ne mentionnait pas explicitement qu'une réflexion soit effectuée concernant le bouclage autoroutier de la région métropolitaine de Montréal. Cette réflexion s'est cependant graduellement imposée, lorsque la Commission a pris conscience de l'impact, sur les échanges interrives, de l'absence de voies permettant de contourner l'ensemble de l'agglomération.

- Il importe d'abord de revenir sur l'analyse de la situation actuelle et prévisible des déplacements entre Montréal et la Rive-Sud, en analysant spécifiquement l'impact de l'absence de voies de contournement sur la circulation interrives. Comme on va le constater, cet impact est tout à fait significatif, en particulier pour certains corridors.
- Dans un deuxième temps, la Commission a voulu décrire les caractéristiques d'un projet autoroutier qui permettrait justement de boucler le contournement de l'agglomération montréalaise, dans la mesure où par ailleurs, le segment de l'autoroute 30 permettant de relier l'ouest de la Rive-Sud à Longueuil est achevé – tel que prévu dans le *Plan de gestion des déplacements*.

Ce projet a été présenté à la Commission à une autre fin, mais il est apparu rapidement évident qu'il permettait d'assurer un tel bouclage, et qu'il était au moins techniquement tout à fait réalisable.



- Ce projet a été soumis aux mêmes simulations que les projets concernant les échanges interrives, en fonction des critères d'analyse retenus par la Commission. Les résultats de ces simulations, résumées ci-après, illustrent l'impact tout à fait significatif que le projet aurait sur la circulation interrives – surtout dans la direction nord-sud. En tout état de cause, ces simulations confirment l'importance de la problématique du bouclage autoroutier, pour la mobilité de la circulation entre Montréal et la Rive-Sud.

### LA SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIBLE

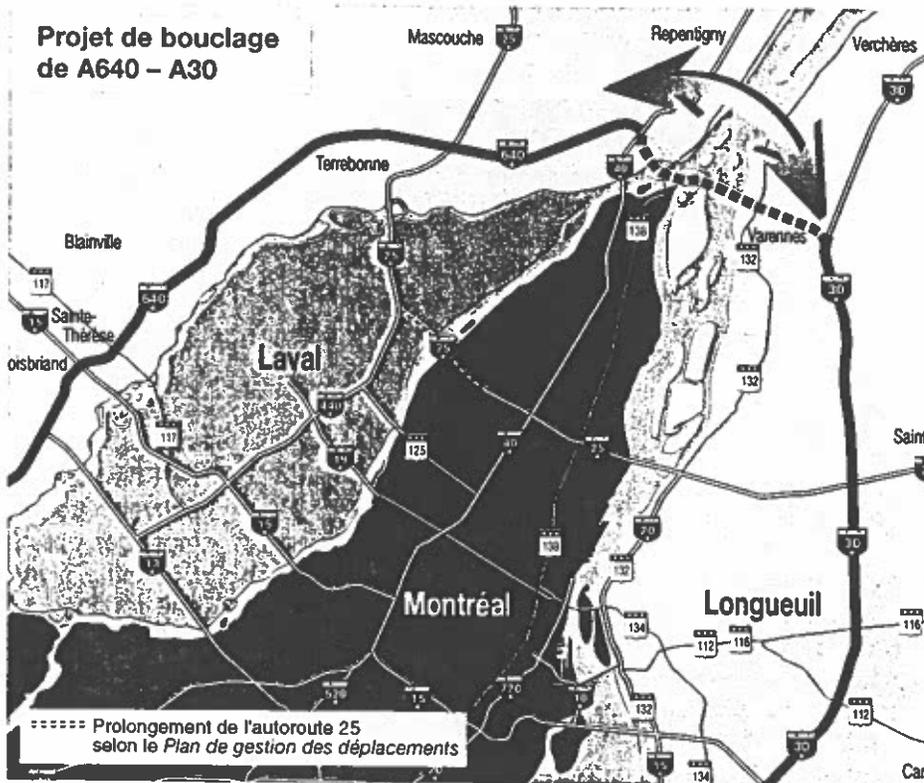
Dans la partie est de la région montréalaise, le trafic entre l'île de Montréal et la Rive-Sud est particulièrement alourdi par trois types de déplacements :

- D'importants échanges de marchandises sont effectués entre les secteurs industriels de l'est de Montréal et la Rive-Sud. Les camions empruntent normalement le pont-tunnel Louis-Hyppolyte-La Fontaine – à moins qu'ils ne transportent des matières dangereuses, auquel cas ils sont détournés vers le pont Jacques-Cartier. 
- Plus à l'est, des déplacements significatifs de personnes et de marchandises ont lieu entre la Couronne Nord et la Rive-Sud. Les clientèles empruntent également majoritairement le pont-tunnel, puisqu'il s'agit du dernier lien interrives du côté est – même si pour cela, elles doivent effectuer un détour souvent important, et utiliser les réseaux routiers très encombrés de Laval et de Montréal. Là aussi, les camions transportant des matières dangereuses doivent obligatoirement se détourner encore plus à l'ouest, et utiliser le pont Jacques-Cartier. 

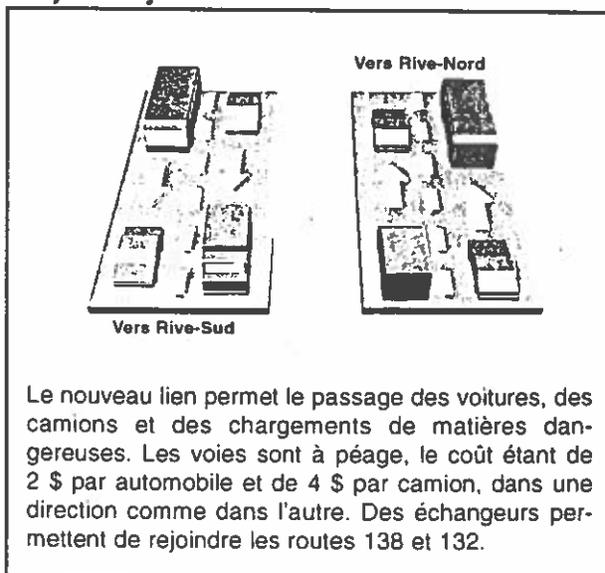
Le projet analysé par la Commission comprend donc les caractéristiques suivantes :

- Ce projet consiste à construire une autoroute et un pont à deux voies dans chaque sens, à la hauteur de Lachenaie et Varennes et à l'est de l'île Sainte-Thérèse, afin de joindre directement la Rive-Nord à la Rive-Sud sans passer par l'île de Montréal.
- Le lien autoroutier enjambrerait le fleuve en prenant appui sur plusieurs des petites îles situées à l'est de l'île de Montréal (île Bourdon, île à l'Aigle, notamment).
- Du côté nord, ce projet serait connecté à un nœud autoroutier important, formé des autoroutes 40 et 640.
- Du côté sud, le lien autoroutier utiliserait des espaces actuellement vacants afin de rejoindre l'autoroute 30 du côté de Varennes.
- Le lien autoroutier serait entièrement affecté au transport routier (automobiles et camions). Il n'y aurait aucune voie réservée au transport en commun.

La construction du lien autoroutier (pont et autoroute) serait assurée dans le cadre d'un partenariat public-privé, le financement provenant en partie du prélèvement d'un péage prélevé lors de la traversée du fleuve.



### Projet analysé



- Dans le sens Montréal – Rive-Sud, la réalisation d'un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30 aurait un impact considérable sur la durée moyenne des déplacements en automobile pendant la période de pointe du matin, pour l'ensemble des trois corridors.

Les modèles de simulation indiquent en effet qu'en 2021, par rapport à la situation de référence, la réalisation de ce projet réduirait la durée des déplacements de 15 % selon le scénario tendanciel, et de 17 % d'après le scénario économique. La durée moyenne des déplacements passerait de 48,7 à 40,5 minutes selon le scénario tendanciel, et de 52,2 à 42,2 minutes d'après le scénario économique.

L'ampleur des résultats obtenus, surtout dans la direction Montréal – Rive-Sud, a conduit à analyser plus précisément les gains de durée anticipés en fonction de certaines origines et destinations spécifiques, toujours par comparaison avec la situation de référence – soit la réalisation du *Plan de gestion des déplacements* en 2021.

- Dans le sens Rive-Sud – Montréal, on constate que la construction d'un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30 permettrait d'améliorer la durée de tous les déplacements provenant de la Rive-Sud, qu'ils se dirigent vers l'est de Montréal, vers le centre-ville, vers le reste de l'île de Montréal, vers la Rive-Nord ou vers Laval.

**Tableau 40 – Projet de bouclage A640 – A30**  
Durée moyenne des déplacements interrives  
Automobile, Montréal – Rive-Sud<sup>1</sup>

	Scénario tendanciel			Scénario économique		
		écart <sup>2</sup>			écart <sup>2</sup>	
Actuellement	43,4 min	-		43,4 min	-	
En 2021	48,7 min	5,3 min	11 %	52,2 min	8,8 min	19 %
En 2021 (avec projet)						
- Pont A640 – A30	40,5 min	- 8,2 min	- 15 %	42,2 min	- 10,0 min	- 17 %

<sup>1</sup> Période de pointe du matin.

<sup>2</sup> Écart entre la situation prévue en 2021 sans le projet analysé et la situation prévue en 2021 avec le projet analysé.

Dans le cas des déplacements se dirigeant de la Rive-Sud vers Laval et vers l'est de Montréal, les gains de durée pendant la période de pointe seraient respectivement de 4 % et de 6 % selon le scénario économique, et atteindraient 4 % pour les deux trajets selon le scénario économique.

**Tableau 41 – Projet de bouclage A640 – A30**  
Durée moyenne des déplacements en automobile  
Rive-Sud – Montréal<sup>1</sup>

origines et destinations	actuellement	scénario tendanciel en 2021			scénario économique en 2021		
		sans pont	avec pont	écart	sans pont	avec pont	écart
<b>Destination Montréal</b>							
- Vers l'est de Montréal	44,7 min	43,9 min	41,2 min	- 2,7 min	51,9 min	49,6 min	- 2,3 min
- Vers Laval	62,2 min	60,7 min	58,4 min	- 2,3 min	69,8 min	66,9 min	- 2,9 min
- Vers la Rive-Nord	72,2 min	67,0 min	56,6 min	- 10,4 min	74,7 min	58,4 min	- 16,3 min
- Vers le centre-ville	47,3 min	44,7 min	43,8 min	- 0,8 min	54,1 min	54,1 min	- 0,1 min
- Vers le reste de Montréal	51,4 min	49,6 min	48,6 min	- 1,0 min	58,4 min	57,6 min	- 0,8 min
- Toute destination au nord du fleuve	49,9 min	48,1 min	46,4 min	- 1,7 min	56,7 min	55,2 min	- 1,4 min

<sup>1</sup> Période de pointe du matin.

C'est logiquement pour les déplacements allant de la Rive-Sud vers la Rive-Nord que les gains seraient les plus importants. Les économies réalisées dans la durée des déplacements atteindraient 10 minutes ou 16 % selon le scénario tendanciel, et 16 minutes ou 22 % d'après le scénario économique. Dans les deux cas, la situation serait améliorée, non seulement par rapport à la situation anticipée en 2021, mais également par rapport à la situation actuelle.

De tous les projets analysés par la Commission, la réalisation d'un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30 est le seul qui permette de réaliser des gains aussi considérables dans la durée des déplacements entre les deux rives. Si on prend le cas particulier des liaisons existant entre la Rive-Nord et la Rive-Sud, la construction du lien autoroutier permettrait d'en arriver, en 2021, à des gains d'une telle ampleur qu'il serait probablement possible de tarifer davantage les utilisateurs effectuant ces déplacements.

Les simulations effectuées en terme de durée signifient donc que la construction d'un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30 aurait un impact positif sur les phénomènes de congestion qui affectent actuellement les trois corridors de déplacements entre Montréal et la Rive-Sud.

- Une autre mesure de l'impact de la réalisation d'un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30 nous est fournie par les transferts de trafic automobile que cette réalisation entraînerait.

Tableau 43 - Projet de bouclage A640 - A30

Nombre d'automobiles sur les ponts de la Rive-Sud vers le nord<sup>1</sup>

	actuellement	scénario tendanciel en 2021			scénario économique en 2021		
		sans pont	avec pont	écart	sans pont	avec pont	écart
Projet de pont A640 / A30	-	-	1 800	-	-	2 200	-
Tunnel Louis-H.-La Fontaine	15 900	14 300	13 800	- 3 %	16 800	16 400	- 2 %
Pont Jacques-Cartier	16 300	15 100	14 900	- 2 %	18 800	18 200	- 3 %
Pont Victoria	8 100	7 300	7 000	- 4 %	9 300	9 400	1 %
Pont Champlain	19 400	17 700	17 500	- 1 %	20 600	20 500	0 %
Pont Mercier	12 800	11 800	11 500	- 3 %	14 700	14 700	0 %
Cinq ponts de la Rive-Sud	72 400	66 200	64 700	- 2 %	80 200	79 200	- 1 %

<sup>1</sup> Période de pointe du matin.

Tableau 44 - Projet de bouclage A640 - A30

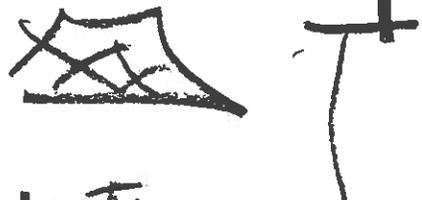
Nombre d'automobiles sur les ponts du nord vers la Rive-Sud<sup>1</sup>

	actuellement	scénario tendanciel en 2021			scénario économique en 2021		
		sans pont	avec pont	écart	sans pont	avec pont	écart
Projet de pont A640 / A30	-	-	5 000	-	-	6 500	-
Tunnel Louis-H.-La Fontaine	12 700	14 600	12 700	- 13 %	13 600	11 400	- 16 %
Pont Jacques-Cartier	5 900	7 700	6 700	- 14 %	6 700	5 400	- 19 %
Pont Victoria	-	-	-	-	-	-	-
Pont Champlain	8 800	10 400	9 700	- 7 %	9 100	8 200	- 10 %
Pont Mercier	4 800	7 800	7 000	- 10 %	6 400	5 600	- 13 %
Cinq ponts de la Rive-Sud	32 300	40 600	35 100	- 11 %	36 000	30 600	- 15 %

<sup>1</sup> Période de pointe du matin.

Selon les simulations effectuées et dans le cadre de chacun des deux scénarios, en 2021, un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30 enregistrerait un trafic de 1 800 ou 2 200 véhicules, pendant la période de pointe du matin, dans le sens Rive-Sud - Montréal. Ce trafic s'élèverait à 5 000 ou 6 500 véhicules en sens inverse.

Ce trafic significatif proviendrait de transferts effectués depuis les cinq ponts de la Rive-Sud<sup>38</sup>. Les transferts les plus importants seraient ceux observés depuis le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et le pont Jacques Cartier.



Autre  
corridor  
qui Champlain

38. à l'exception du Pont Victoria, dans le sens Montréal - Rive-Sud.

### *L'impact de nouvelles constructions*

On ne doit pas sous-évaluer l'impact environnemental que la construction de la nouvelle infrastructure aurait sur une zone écologiquement fragile.

L'un des quatre critères retenus par la Commission dans son analyse des projets visant à améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud concerne l'impact de nouvelles constructions sur l'environnement et l'aménagement urbain.

*Noté*

Comme on l'a vu, c'est en raison de ce critère que la Commission a été amenée à rejeter toute nouvelle traversée entre l'île de Montréal et la Rive-Sud, dans les corridors actuels ou en dehors de ces corridors. Ces projets impliquaient en effet des bouleversements majeurs du milieu urbanisé, et leur réalisation aurait nécessité la destruction de plusieurs quartiers ainsi que des modifications profondes dans la vie de zones résidentielles<sup>41</sup>.

Avec le lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30, les menaces seraient essentiellement d'ordre environnemental – bien que des problèmes d'aménagement du territoire doivent être réglés du côté sud.

- L'ouvrage d'art enjambrerait le fleuve en prenant appui sur plusieurs petites îles, qui constituent des zones écologiquement sensibles. C'est ainsi que l'île Bourdon et l'île à l'Aigle, qui sont partie intégrante de la municipalité de Repentigny, bénéficient toutes les deux d'un zonage de « conservation ». L'Îlet Vert est la propriété de la Société québécoise de protection des oiseaux et il est situé sur le territoire de la MRC de Lajemmerais.

Des études très poussées d'impact environnemental devraient donc être effectuées, et des mesures de protection mises en œuvre, si le projet est retenu.

- Au plan de l'aménagement du territoire, du côté de la Rive-Nord, la nouvelle infrastructure rejoindrait un nœud autoroutier de grande envergure. Du côté sud, le lien entre les autoroutes 640 et 30 emprunterait un trajet longeant une zone résidentielle puis industrielle, avant de traverser pendant environ 2 km des terres agricoles. La Commission de protection du territoire agricole devrait donc se prononcer, en cas de mise en œuvre du projet.

De l'avis de la Commission, l'impact du nouveau lien autoroutier sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire devrait être soigneusement documenté. De prime abord, il ne semble cependant pas remettre en cause l'idée même du projet. Il faudrait toutefois consentir les efforts nécessaires pour que cet impact soit géré de façon acceptable.



41. Voir ci-dessus, p. 98.

### *Les recommandations*

La Commission recommande donc au gouvernement d'envisager la réalisation d'un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30, et à cette fin, d'engager des analyses approfondies d'opportunité et d'impact.

- Ces analyses ne devraient pas impliquer une réévaluation de l'intérêt du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval. Dans ses simulations, la Commission a considéré le prolongement de l'autoroute 25 comme réalisé, puisqu'il fait partie des projets retenus dans le *Plan de gestion des déplacements*.

La Commission pense que les deux infrastructures visent des clientèles pour l'essentiel différentes, et qu'elles ont pour cette raison chacune leur justification propre.

- La construction d'un lien autoroutier entre les autoroutes 640 et 30 aurait des impacts sur l'environnement comme sur l'aménagement du territoire. Il semble qu'ils sont sans commune mesure avec les conséquences qu'aurait la construction de nouvelles traversées touchant directement l'île de Montréal.

Malgré cela, toutes les précautions devraient être prises, et le gouvernement dispose en particulier des différents outils nécessaires pour assurer la protection de zones écologiquement fragiles et des terres agricoles éventuellement concernées.

## *Redessiner les projets*

- En quatrième lieu, au cours de l'évaluation environnementale stratégique, on ne doit pas hésiter à modifier les projets envisagés, à imaginer de nouvelles options, ou même à fusionner certaines propositions.

L'intérêt de cette approche est justement d'intervenir suffisamment en amont pour que l'exercice de redéfinition des projets n'entraîne pas de coûts ou de gaspillage inutile, puisque la conception des propositions est par définition encore embryonnaire.

Bien au contraire, cette flexibilité, qui s'applique au bon moment, permet d'éviter les déconvenues trop souvent subies - avec l'abandon de projets pour lesquels des dépenses parfois importantes ont été trop tôt consenties.

Dans le cas des travaux de la Commission, on a vu comment les projets analysés ont évolué tout au long de la démarche. Des suggestions présentées, de même que les premiers résultats de certaines analyses, ont conduit à imaginer des projets qui n'étaient pas sur la table, au début de la démarche. C'est le cas de l'idée d'élargir l'estacade du pont Champlain, ou du projet de lien autoroutier entre l'autoroute 640 et l'autoroute 30.



## *Des lignes directrices*

- En quatrième lieu, des lignes directrices s'imposent au cours du débat, quant au fond de la discussion.

Une approche d'évaluation environnementale stratégique doit être souple et flexible, tout au long du processus. Il faut cependant que de façon claire, et le plus tôt possible, certaines lignes directrices soient définies par les autorités responsables concernant les orientations à respecter.

Ces lignes directrices existent en général déjà implicitement, dans les débats en cours, mais il est bon de les formuler formellement, pour l'intérêt de tous les intervenants.

Dans le cas du débat sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, plusieurs de ces lignes directrices s'imposaient d'elles-mêmes.

- Dans tout le débat sur les transports urbains, le soutien au transport en commun et à son développement était l'objet d'un consensus très large, pour des raisons précédant même les arguments d'ordre environnemental.

En ville, la densité de la population impose l'existence d'un réseau de transport collectif fiable et efficace. La qualité de la vie urbaine en dépend, mais l'a *a priori* en faveur du transport en commun qui en découle devait être expressément rappelé.

- Une deuxième ligne directrice était formulée avec force par la Ville de Montréal et ses résidents. Dans la réponse au problème de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, on devait absolument éviter d'alourdir encore la circulation automobile dans le centre-ville, et d'y aggraver les difficultés actuelles.

## UNE NÉCESSAIRE TRANSPARENCE

Cette consultation publique omniprésente impose une très grande transparence dans l'ensemble des débats, ce qui est à la fois très exigeant et extrêmement productif.

La transparence des discussions cimentera la confiance que doit inspirer un exercice d'évaluation environnementale stratégique. Elle évitera tout malentendu, lors de la présentation des conclusions de l'exercice.

## DES PROCÉDURES À DÉFINIR

La Commission vient d'esquisser les caractéristiques de ce que pourrait être un processus d'évaluation environnementale stratégique, appliqué aux politiques touchant les infrastructures de transport.

Des procédures devraient être définies, et il ne s'agit pas d'une tâche facile. Comme le souligne très pertinemment l'équipe du professeur Lepage, « la mise en œuvre d'une démarche d'évaluation environnementale stratégique et de concertation située en amont du processus décisionnel représente un défi majeur pour les administrations publiques, et plus particulièrement pour les grands ministères à vocation économique, dont le ministère des Transports du Québec »<sup>7</sup>.

On doit ajouter que ce défi touche également le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, dont les activités s'en trouveraient plus précisément ciblées.

Il faut constater avec ces experts qu'il n'existe à cet égard « ni recette éprouvée, ni formule unique », le défi consistant – selon leurs propres termes – à utiliser l'évaluation environnementale stratégique comme une démarche de négociation et d'apprentissage touchant les différents acteurs, à l'intérieur du processus de formulation des politiques, des plans et des programmes.

## UN SOUHAIT

Pour sa part, la Commission espère que dans cet exercice d'évaluation environnementale stratégique appliqué à la question de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, elle a pu apporter au gouvernement un éclairage sur des problèmes complexes et sur la façon de gérer la démarche nécessaire à la définition de solutions concrètes.

La Commission est convaincue que le processus d'analyse et de consultation ébauché ici est susceptible d'ouvrir de nouvelles perspectives de dialogue social.

Au terme de son rapport, la Commission formule ainsi un souhait : celui qu'en matière d'infrastructures de transport, le Québec mette fin aux blocages actuels et adopte une démarche plus consensuelle, de manière à faciliter les choix.

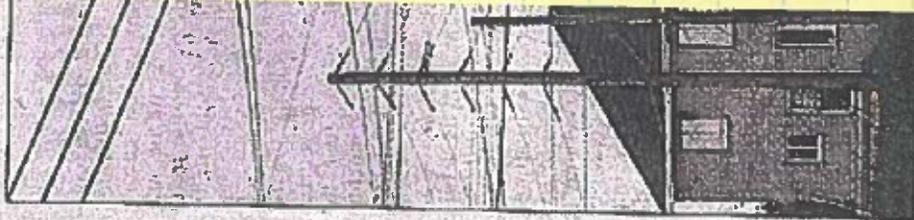
A-726

Pour la Commission, ces choix devront être respectueux des valeurs privilégiées par notre société. Pour ce qui est des politiques publiques, un consensus très large existe pour considérer que ces valeurs s'incarnent dans le développement durable de nos ressources, tant sociales et humaines que matérielles. Les solutions ébauchées dans le présent rapport ont été définies dans cette perspective.

→ BAFE



7. Laurent Lepage, Mario Gauthier et Stéfanie Tremblay, *Stratégies d'intervention...* op. cit., p. 35.

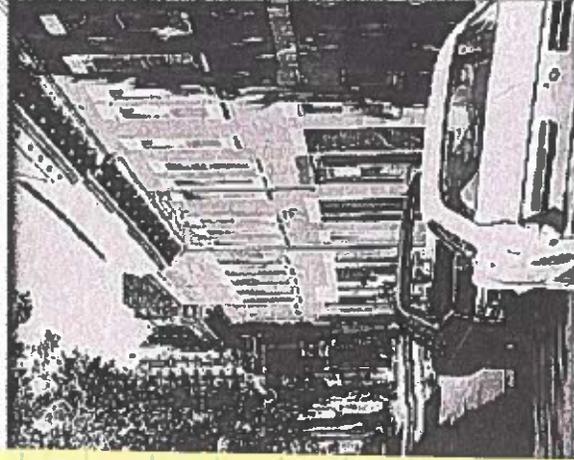


Pour habiter à Saint-Hubert, les appartements sont prêts à être livrés de haute tension.



Le bâtiment de la Cour suprême de la justice, conçu par l'architecte américain Frank Gehry, est en cours de construction.

Le bâtiment de la Cour suprême de la justice, conçu par l'architecte américain Frank Gehry, est en cours de construction.



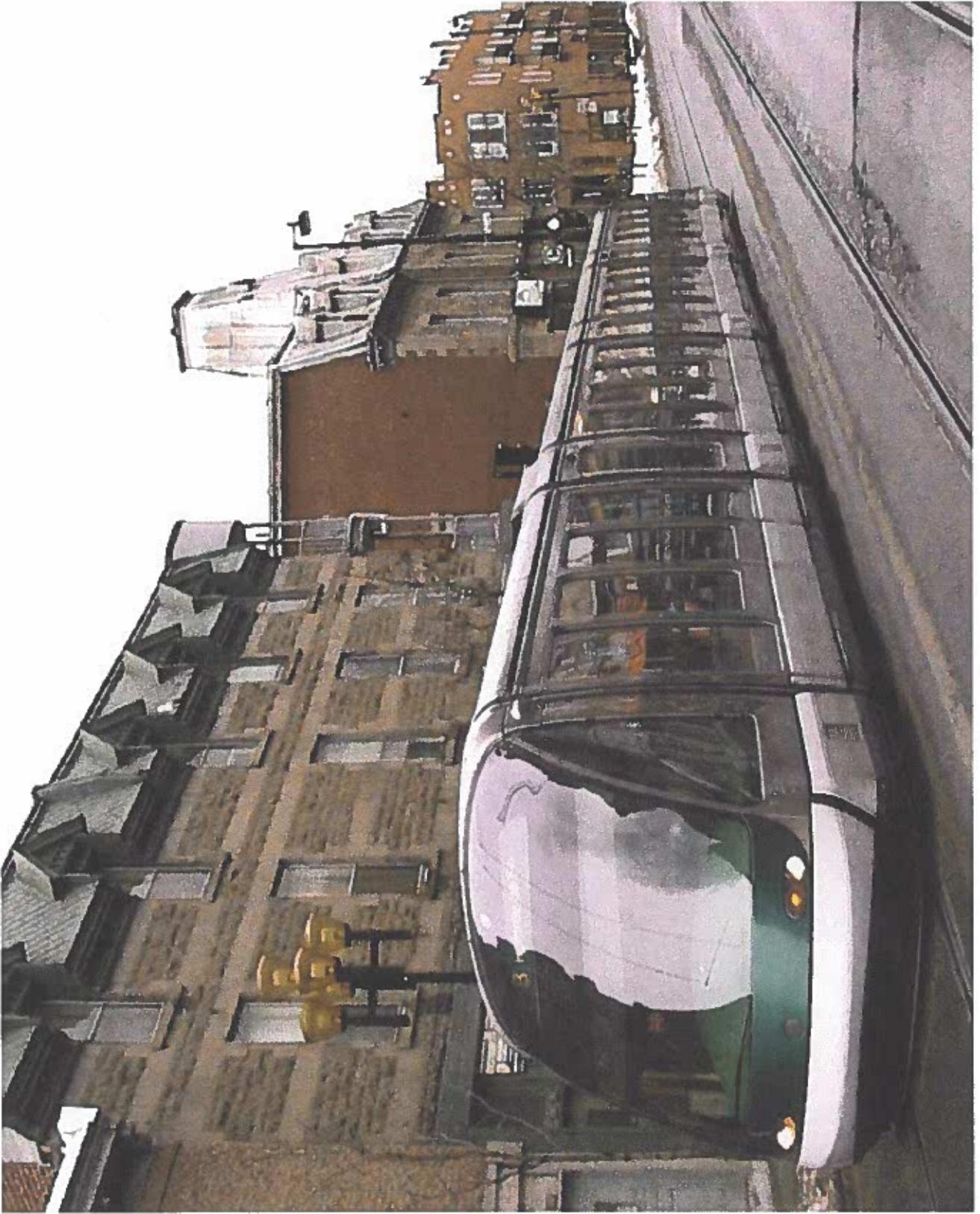
Wolfe, arrondissement d'Ottawa.

sur note WEB  
enlever le Power 4, il y a été  
mis

le remplacé par une note mentionnant  
qu'une copie papier d'une ~~note~~  
est disponible à l'office

→ série de diapos accompagnant  
la présentation de M.  
Philippe Côté.

Isa,  
j'ai enlevé cette série de diapos  
de sur la pite. Je laisse cette  
note pour ton information.  
Dal



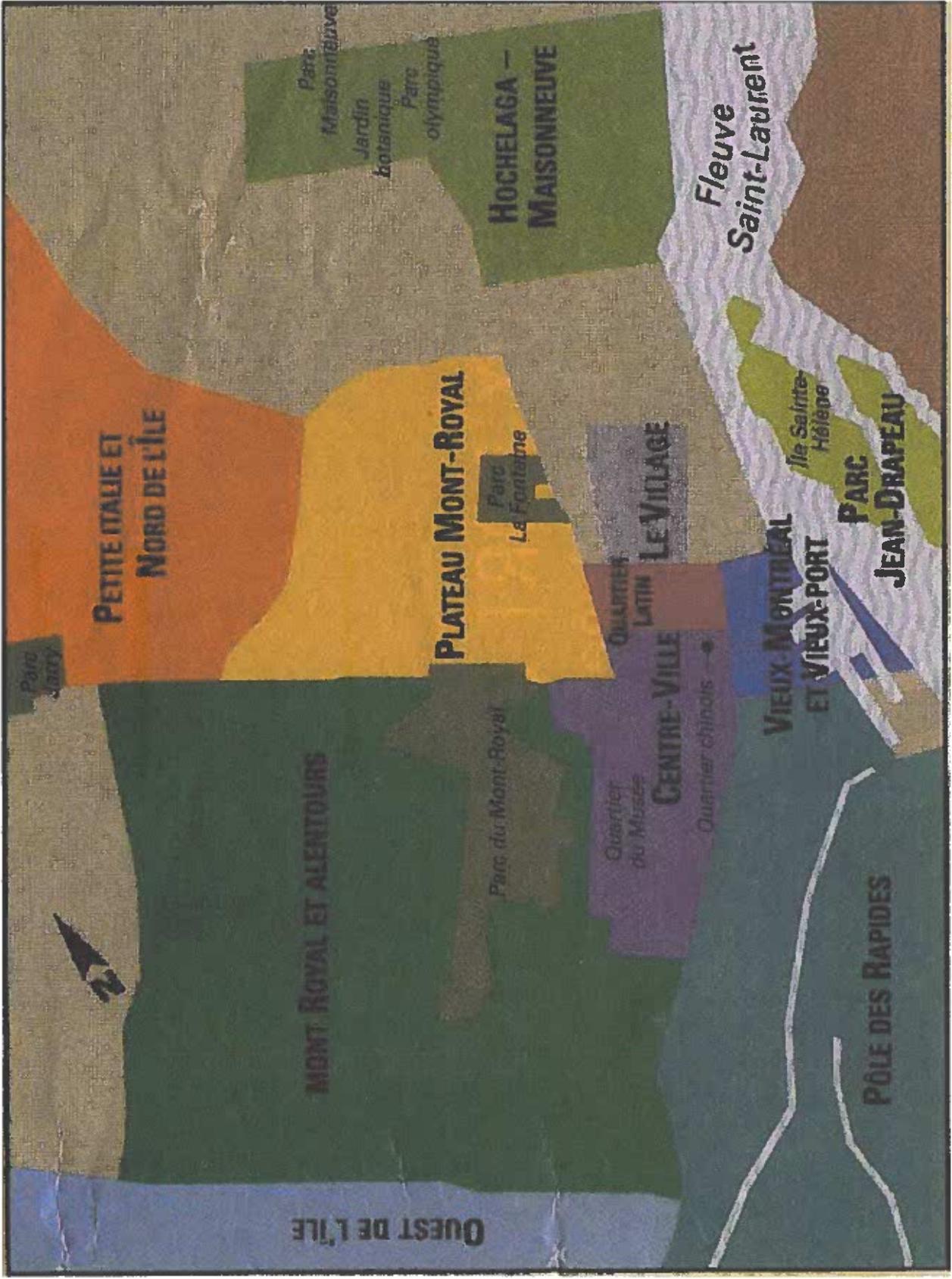






3. Carte de l'île de Montréal, faite en 1834 par A. Jobin.





QUEST DE L'ÎLE

MONT ROYAL ET ALENTOURS

Parc du Mont-Royal

PLATEAU MONT-ROYAL

Parc La Fontaine

HOCHELAGA -  
MAISONNEUVE

Parc Maisonneuve  
Jardin botanique  
Parc olympique

CENTRE-VILLE

Quartier du Musée

Quartier chinois

QUARTIER LATIN

LE VILLAGE

VIEUX-MONTRÉAL  
ET VIEUX-PORT

Ile Sainte-Hélène

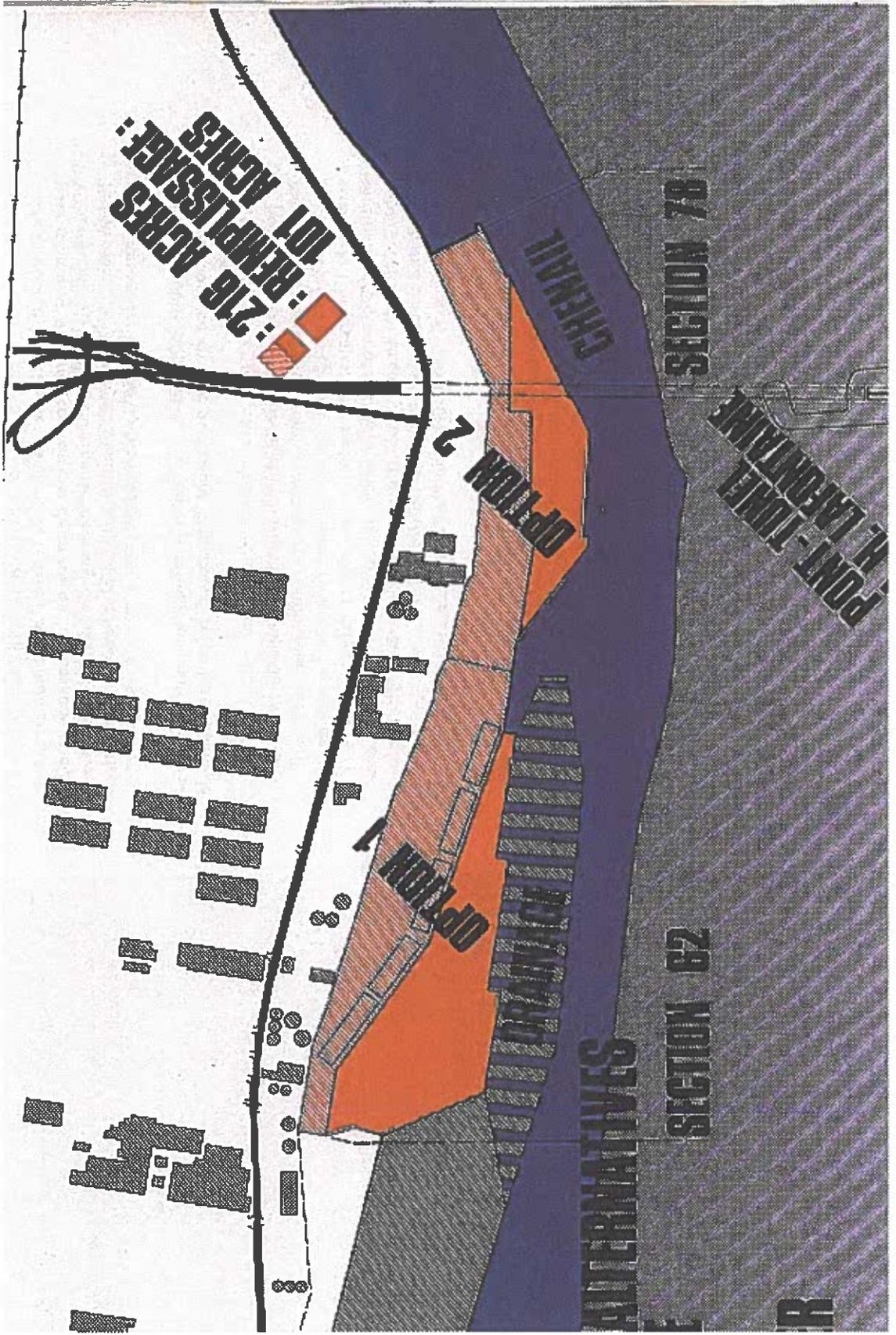
PARC JEAN-DRAPEAU

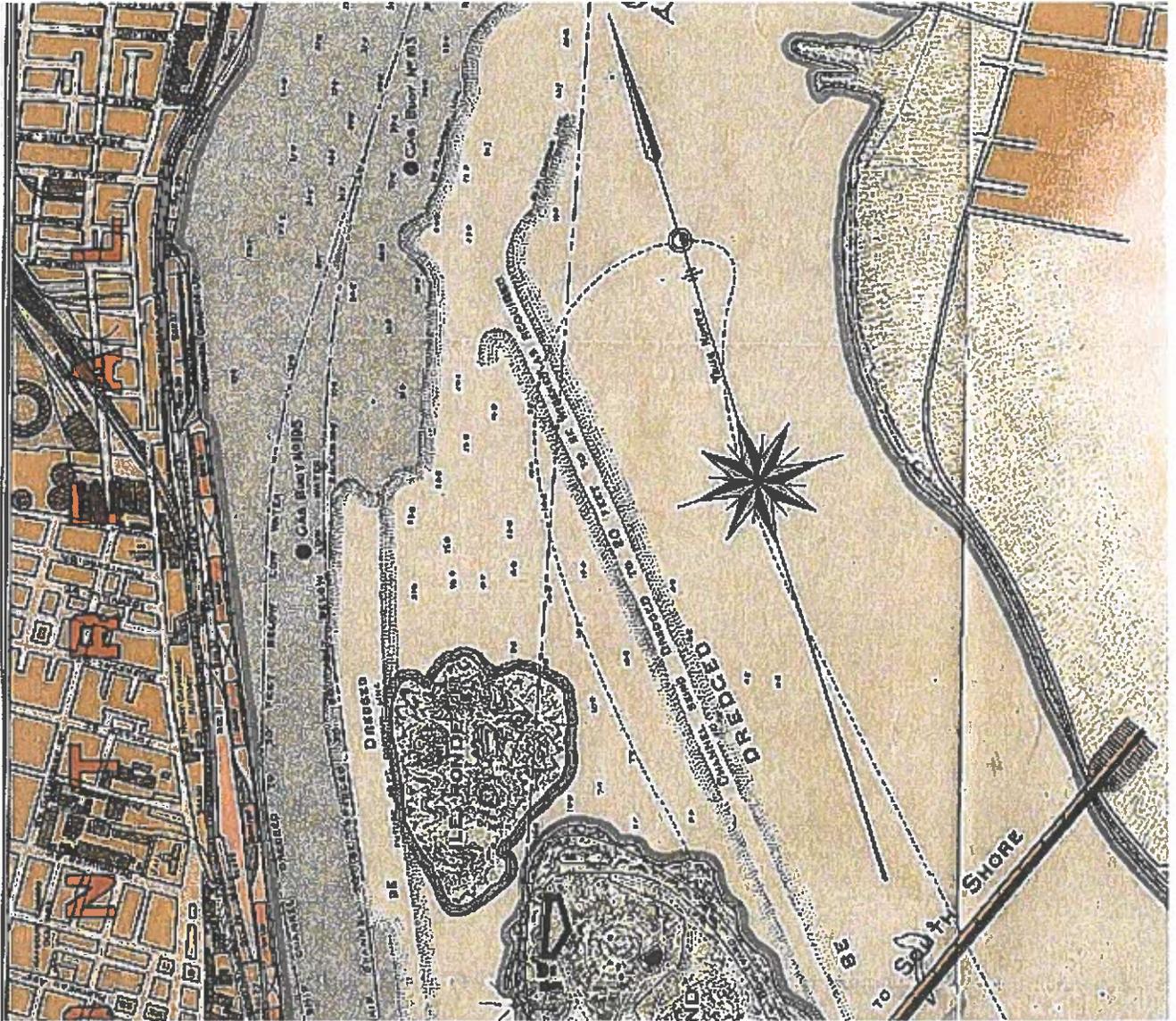
Fleuve Saint-Laurent

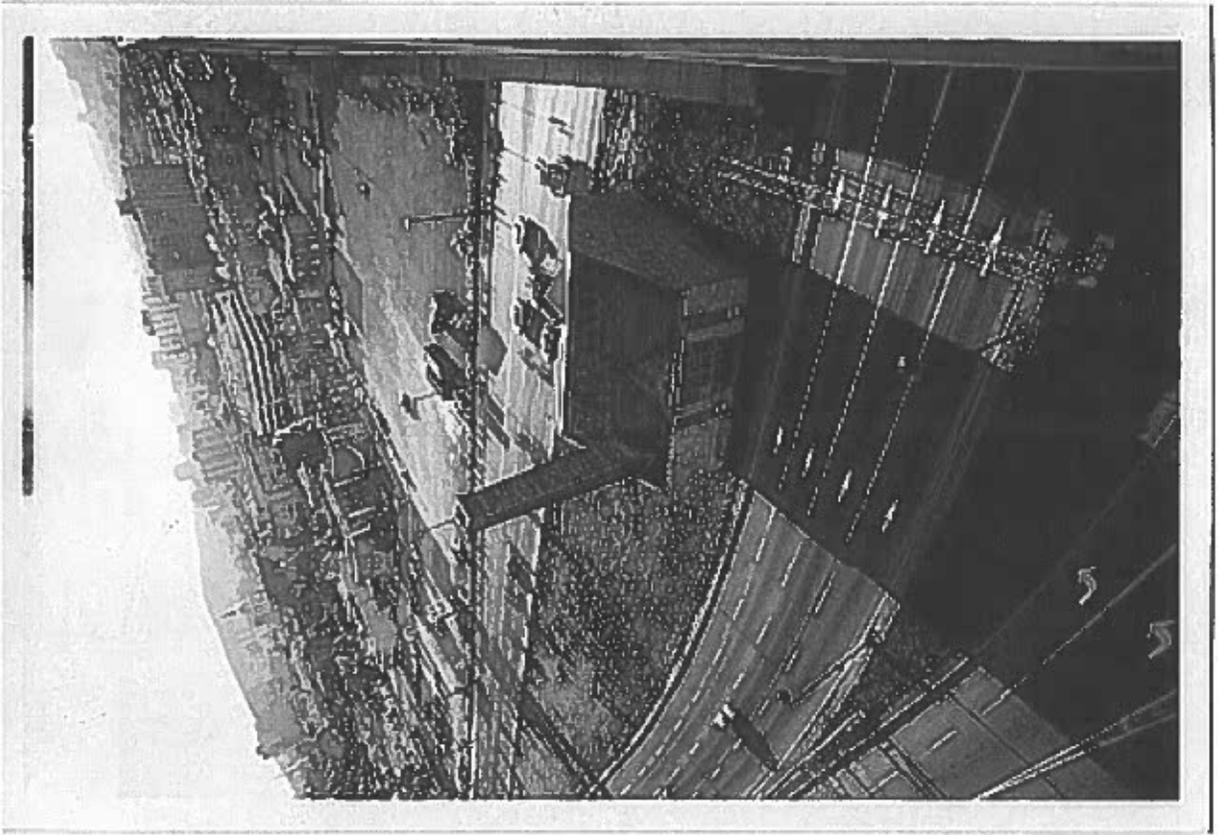
PÔLE DES RAPIDES

Parc Sarry

PETITE ITALIE ET  
NORD DE L'ÎLE

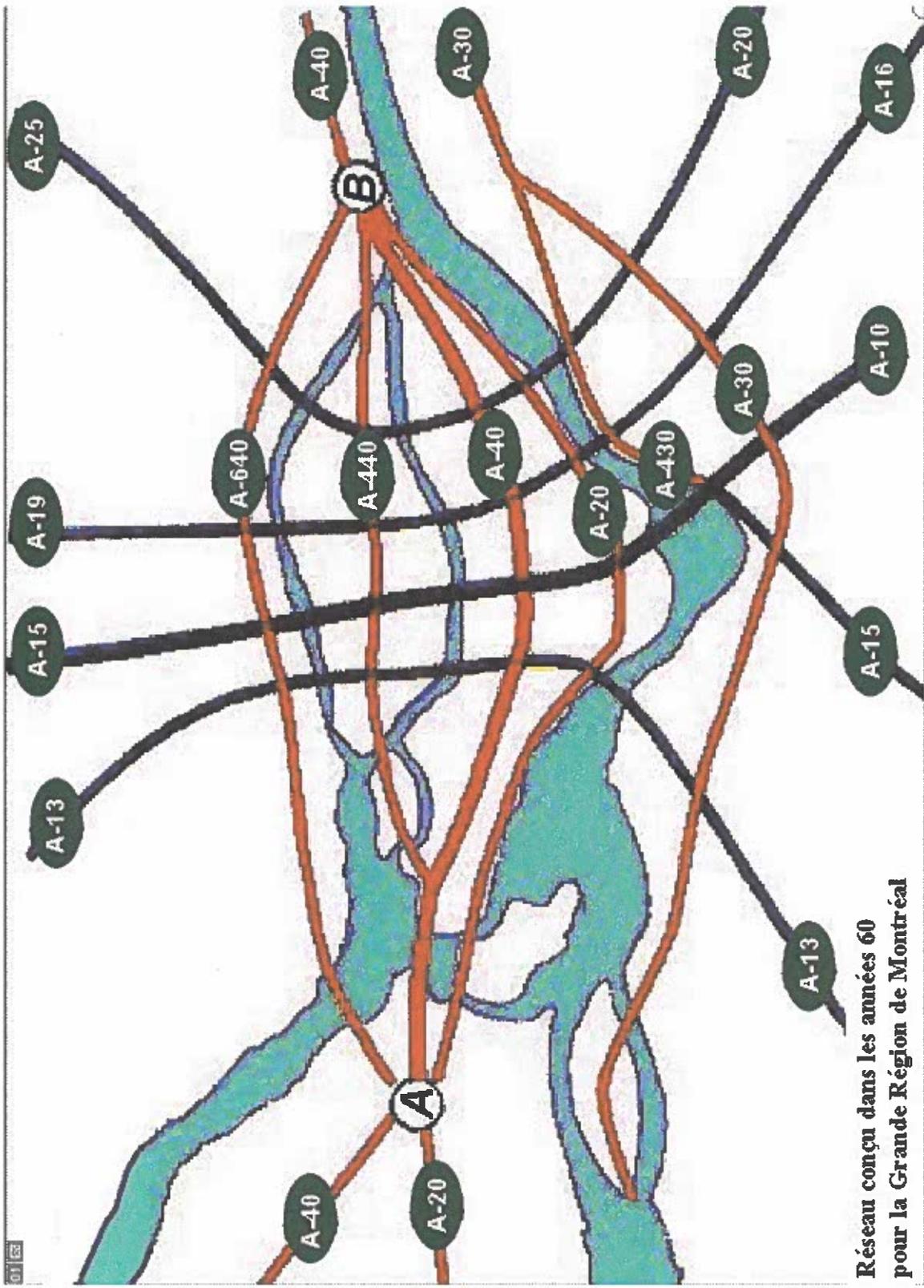




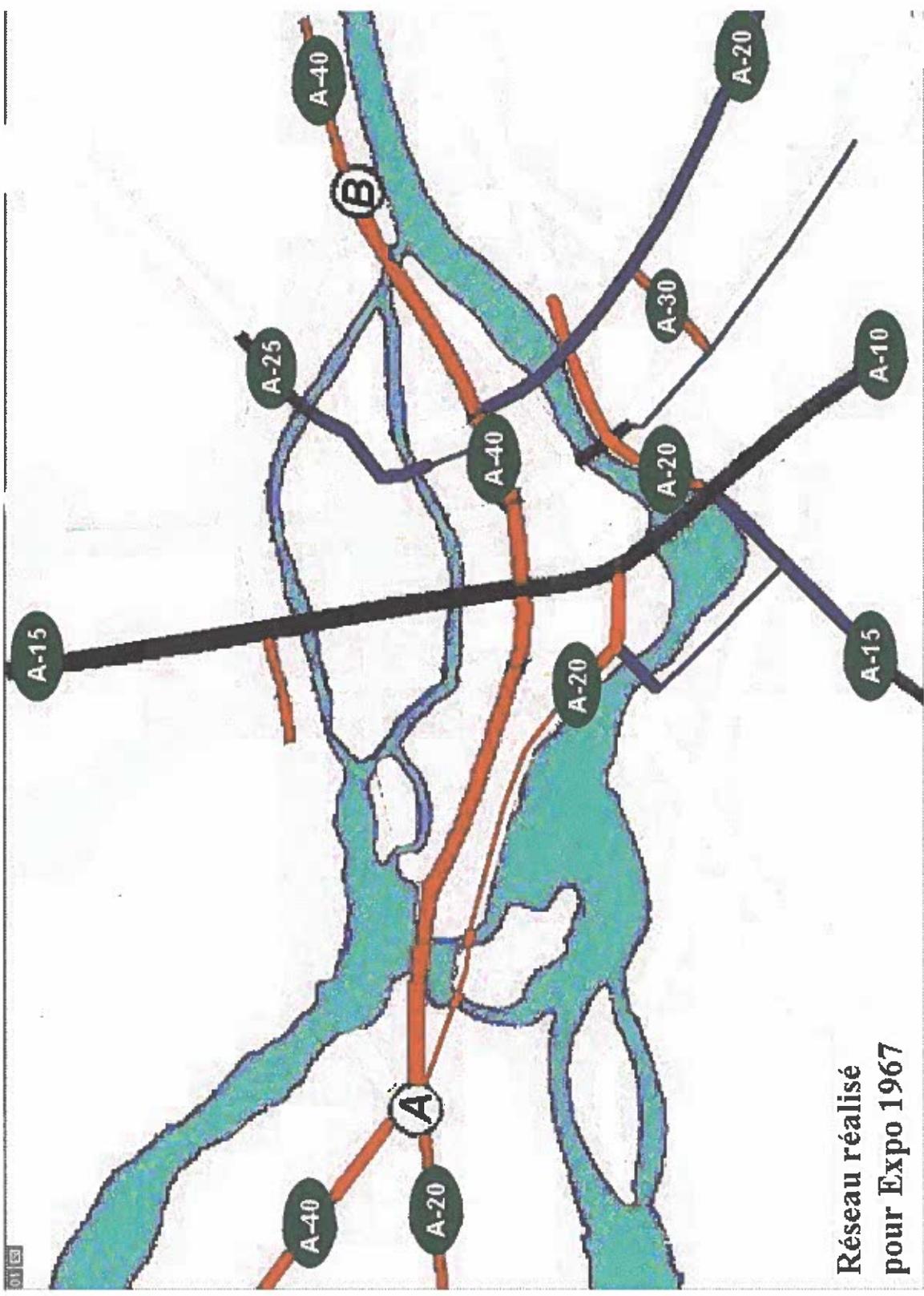




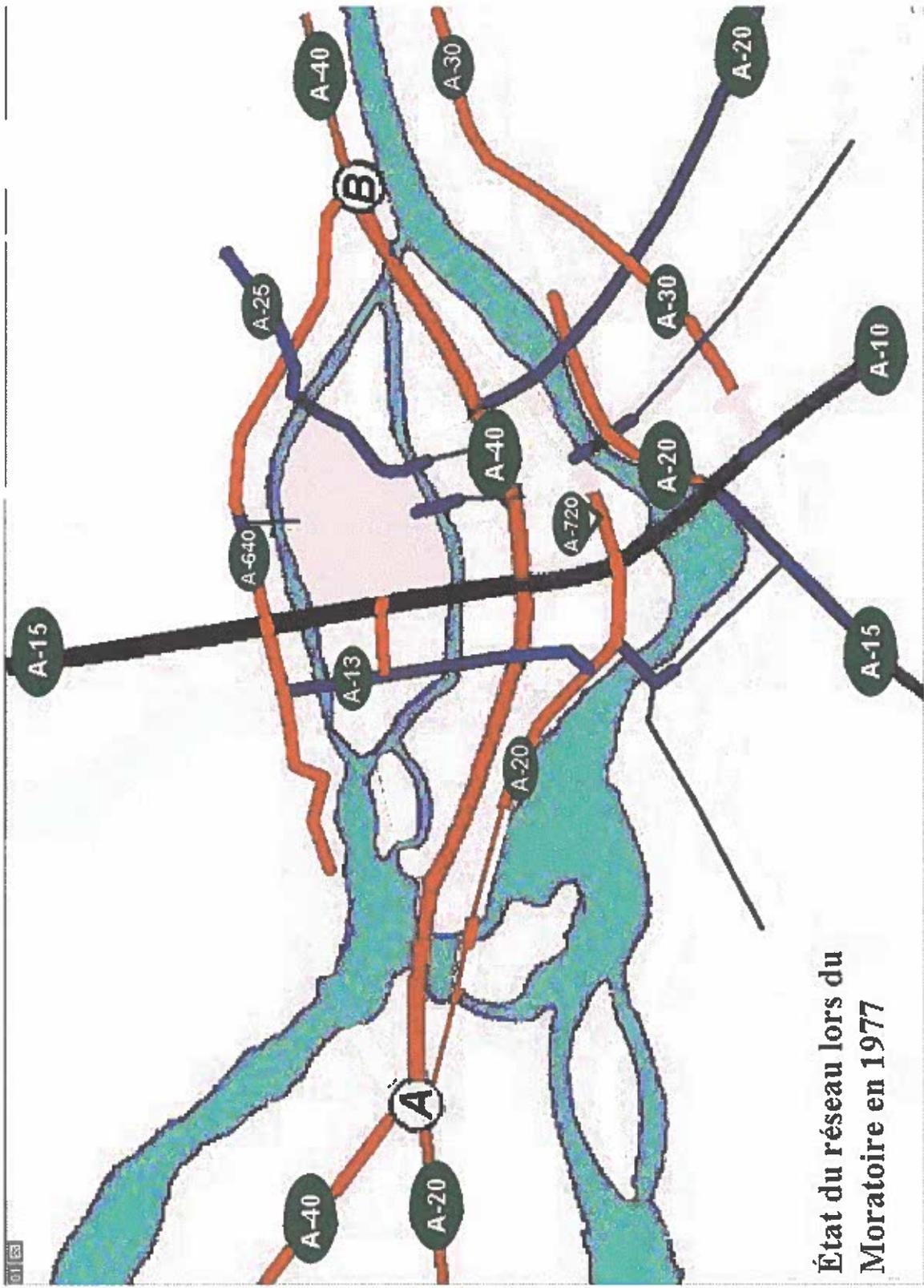
# NUMÉRIX LE QUÉBÉCOIS



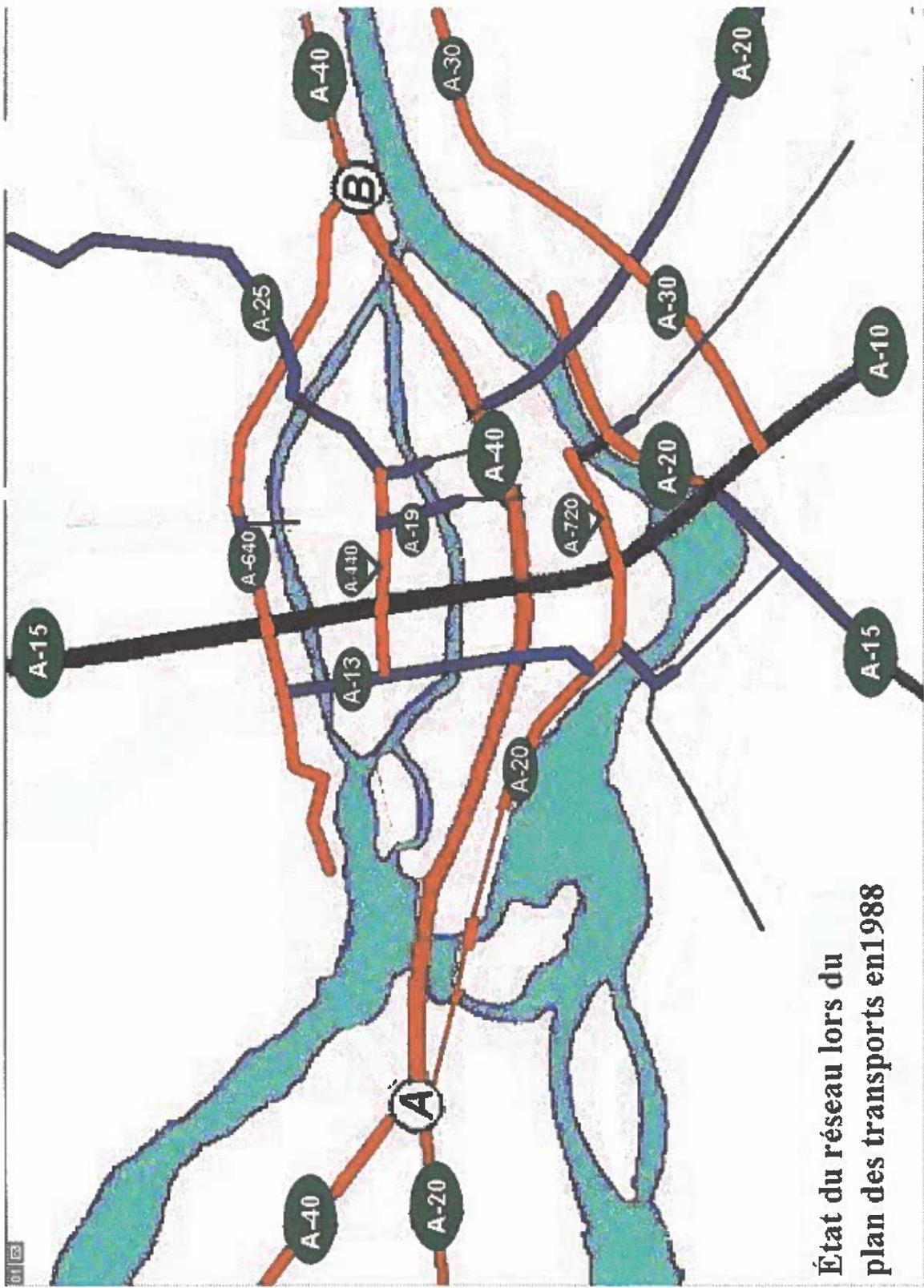
Réseau conçu dans les années 60 pour la Grande Région de Montréal



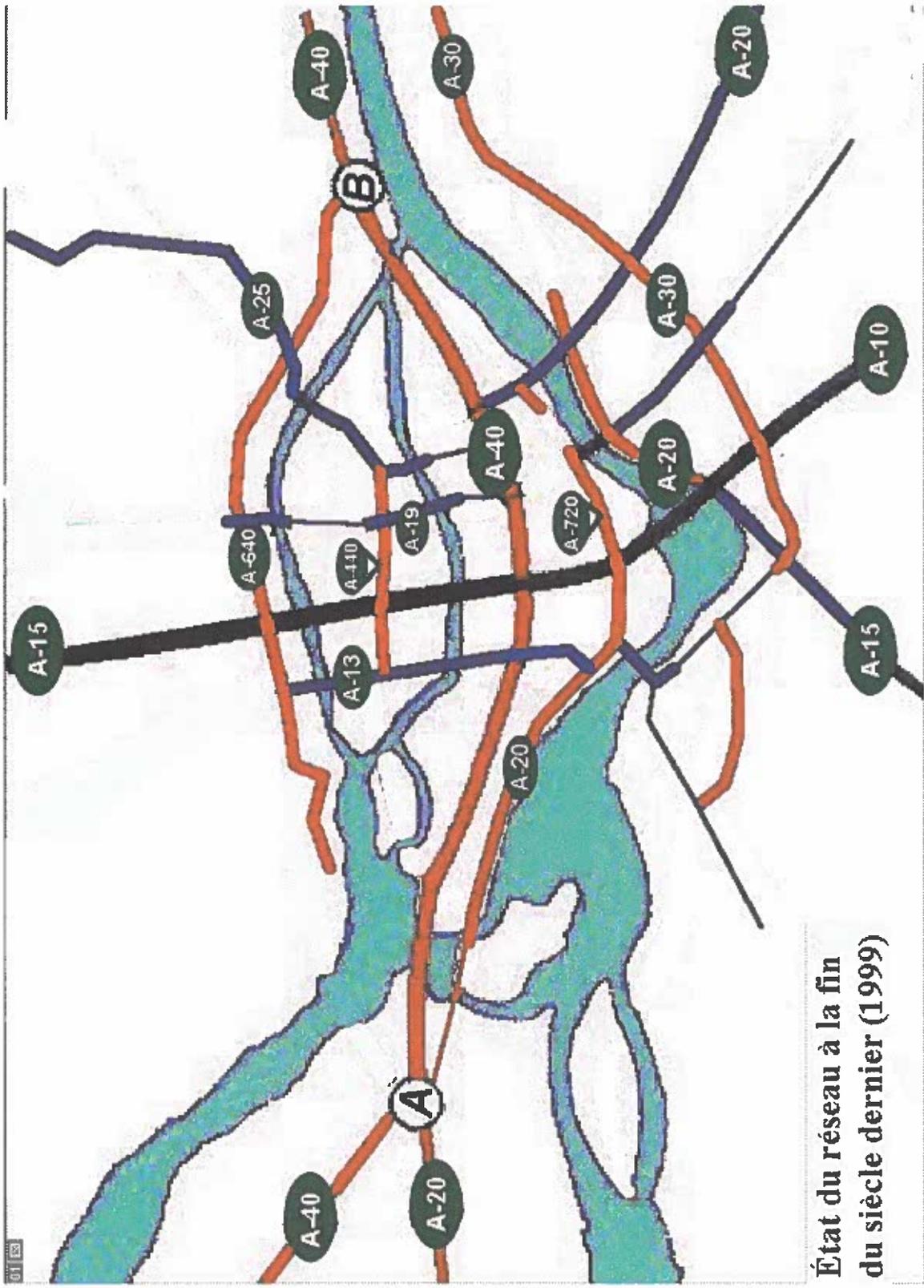
Réseau réalisé  
pour Expo 1967



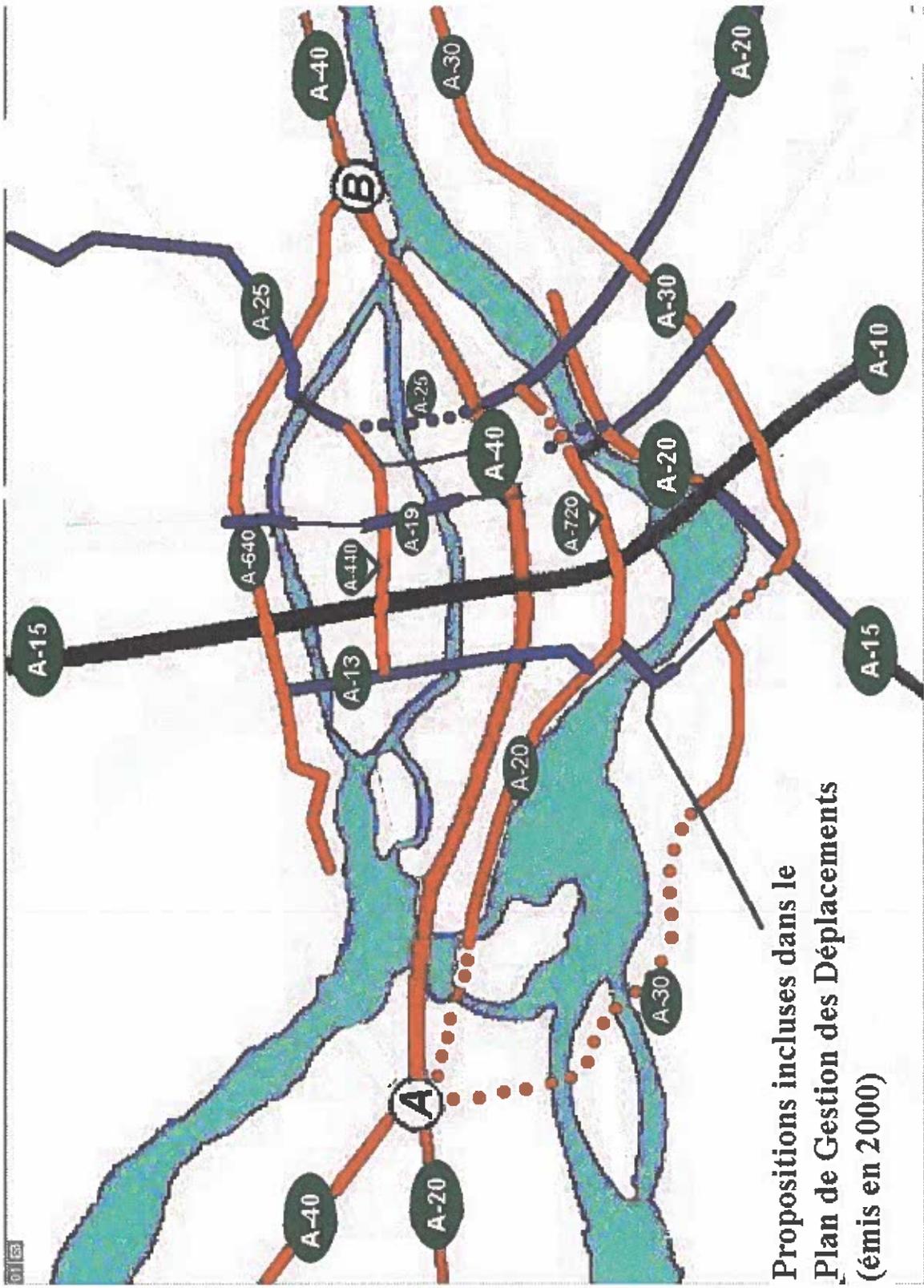
État du réseau lors du Moratoire en 1977



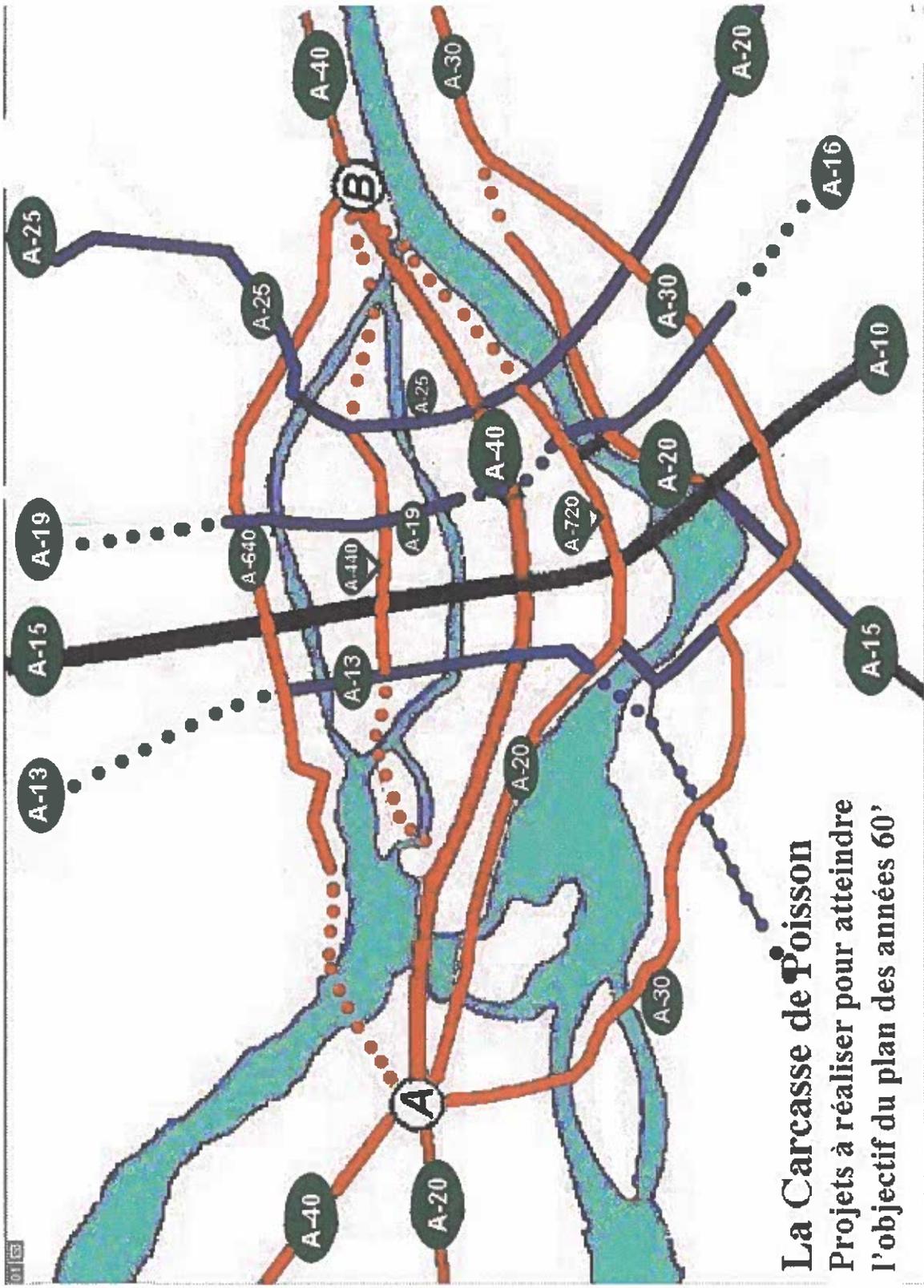
État du réseau lors du  
plan des transports en 1988



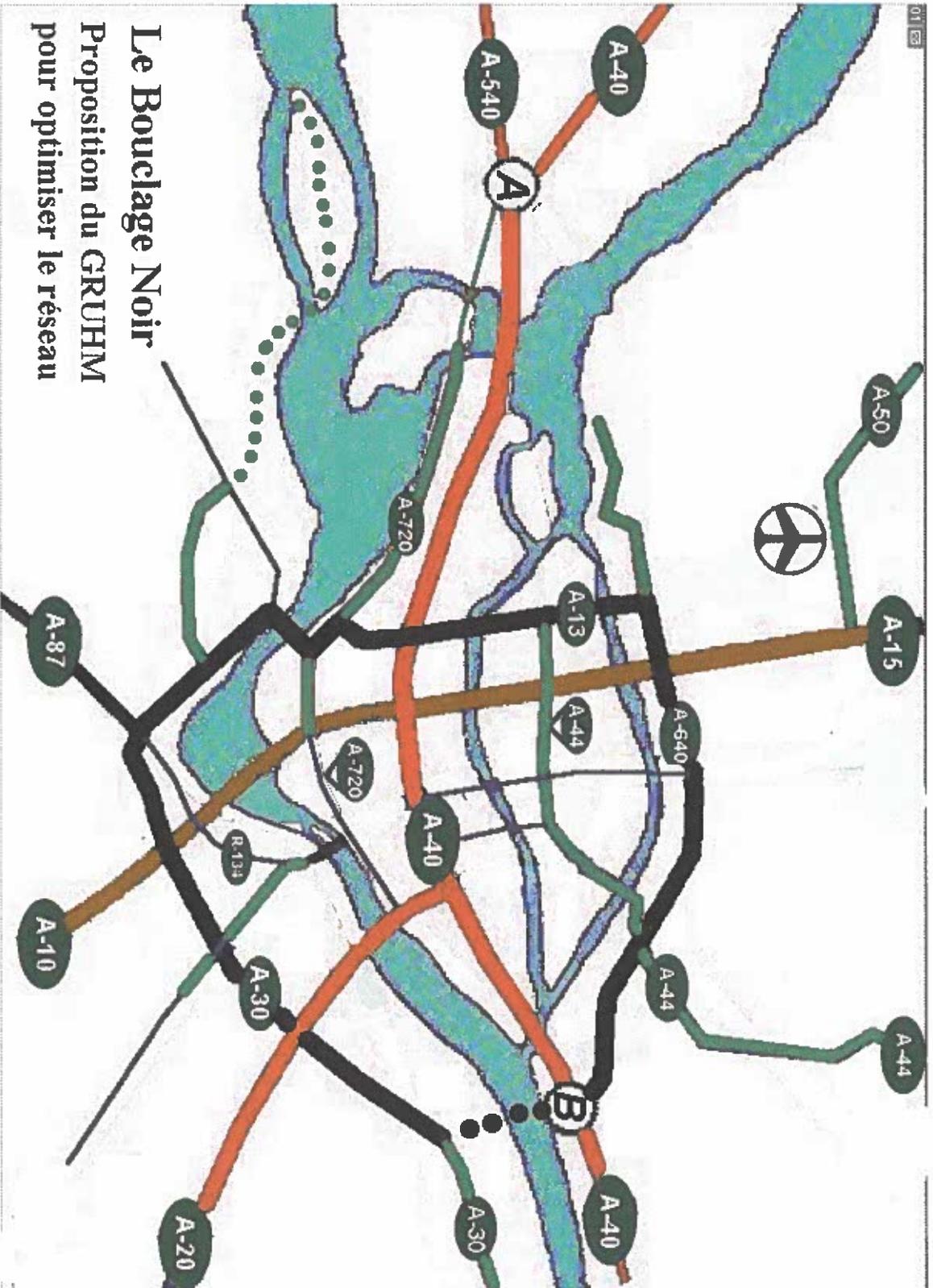
État du réseau à la fin  
du siècle dernier (1999)



Propositions incluses dans le  
Plan de Gestion des Déplacements  
(émis en 2000)



**La Carcasse de Poisson**  
 Projets à réaliser pour atteindre  
 l'objectif du plan des années 60'



**Le Bouclage Noir**  
 Proposition du GRUHM  
 pour optimiser le réseau

