

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN PARÉ, président
 M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire
 Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE

RÉVISION DU PLAN D'URBANISME

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 25 mai, à 19 h
Centre civique de Dollard-des-Ormeaux
12001, boul. de Salaberry
Dollard-des-Ormeaux

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 25 MAI 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL	
PIERRE SAINTE-MARIE, ALAIN TRUDEAU	3
REPRISE DE LA SÉANCE	18
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
JACQUES LANGEVIN	18
SYLVIE ROCQUE	28
RENÉ ARSENAULT	40
MICHAEL LABELLE	46
RICHARD EASTVELD	53
PIERRE CARDINAL	60
JULIAN RODRIGUEZ	66
REPRISE DE LA SÉANCE	74
AWASTI DUPAK	74
CLAUDINE CHRISTIN	79
RICHARD PICHÉ	89
MARGE MAPP	101
ALAIN ST-PIERRE	109
DAVID FLETCHER	111
RICHARD PICHÉ	117
GEORGES NYDAM	123
ALAIN ST-PIERRE	130
CLAUDINE CHRISTIN	136

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, messieurs, veuillez prendre place, s'il vous plaît. Mesdames, messieurs, bonsoir. Good evening, ladies and gentlemen and welcome to this public hearing.

10 Je m'appelle Jean Paré. Je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal et j'ai le mandat de présider l'assemblée publique de ce soir.

15 Les commissaires qui m'accompagnent sont madame Catherine Chauvin et monsieur André Beauchamp. Madame Chauvin s'appuie sur une colonne parce qu'elle a mal au bras, alors position bizarre mais qui assure son confort pour ce soir!

20 À la table à notre gauche, vous voyez madame Michèle Bertrand et monsieur Stéphane Doré qui sont les analystes de la Commission. Nous serons également secondés par monsieur Cardinal, monsieur Doray et monsieur Lévêque à la table d'accueil située dans le hall à l'entrée de la salle.

25 L'assemblée de ce soir est enregistrée. Madame Raymond est la sténotypiste et monsieur Ouellette s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public avec le reste de la documentation.

30 Tonight's meeting is recorded and the recording will be made available to the public in audio format as well as on paper.

35 The table on our right is for the people who will inform us about the new Master Plan project. The team is headed by Pierre Sainte-Marie, a city planner from the Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. He is assisted by Alain Trudeau and Jean-François Morin from the same Service.

40 Following the presentation, both of them, as well as other persons from various departments of the city, will answer your questions.

45 Selon la loi, c'est l'Office de consultation publique qui a le mandat de consulter les citoyens sur la révision du plan d'urbanisme. Comme toute consultation publique, celle-ci est destinée d'abord aux citoyens qui ont le droit d'être bien renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'influencer les décisions relatives à ces projets.

50 Les consultations de l'Office doivent être conduites de façon crédible, transparente et efficace. Les commissaires ne sont ni des élus ni des fonctionnaires. Ils sont nommés par un vote d'au moins les deux-tiers des membres du Conseil municipal. Ils se sont engagés à respecter le

45 Code de déontologie des commissaires. Ce code est disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

50 La proposition de Plan d'urbanisme dont nous allons parler ce soir a été élaborée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine avec la collaboration des responsables de l'aménagement du territoire dans les arrondissements. Dans bien des cas, les citoyens ont pu s'informer ou donner leur point de vue sur les enjeux de leur quartier à l'occasion de réunions de travail convoquées par leur arrondissement.

55 Le Plan d'urbanisme révisé doit être adopté d'ici la fin décembre 2004. La proposition qui vous sera présentée tout à l'heure est axée principalement sur les éléments qui visent tout le territoire de Montréal ou qui intéressent l'ensemble des citoyens.

60 The proposal for a new Master Plan was developed by the Planning Department of the City of Montreal in cooperation with the planning services of all the boroughs. Tonight's presentation will focus mostly on the components concerning the whole territory of the city and on the major issues relating to its future development.

65 Toute consultation publique comprend deux parties. La première partie est pour permettre aux citoyens et à la Commission d'obtenir toute l'information possible sur la proposition de révision du Plan d'urbanisme et sur ses conséquences. La deuxième permet aux citoyens de prendre position.

70 Pour le Plan d'urbanisme, nous avons prévu dix séances comme ce soir. Elles sont principalement destinées à informer les citoyens. Donc, après la présentation du projet, la Commission recevra les questions des citoyens. Ensuite, il y a aura une deuxième partie pour ceux qui désirent exprimer leur opinion dès aujourd'hui ou qui ont déjà un mémoire à déposer.

75 Nous aurons des séances plénières le 21 et le 22 juin dans l'après-midi et en soirée exclusivement pour entendre les personnes et les organismes qui souhaitent prendre plus de temps pour préparer une intervention ou pour rédiger un mémoire. Il n'y aura ni présentation ni période de questions les 21 et 22 juin.

80 Donc après la présentation de monsieur Sainte-Marie, les citoyens pourront venir poser leurs questions. Pour cela, il faut donner son nom à la table d'accueil. L'inscription aura lieu pendant la pause que nous allons prendre après la présentation.

Plus tard, j'inviterai les gens à donner leur opinion ou à nous communiquer leur préoccupation et leurs commentaires. Comme pour la première partie, les personnes qui veulent donner leur opinion devront d'abord s'inscrire et je vous donnerai tous les détails tout à l'heure.

85 In the first part of tonight's meeting, following the presentation of the Master Plan proposal, there will be a question period. Those who wish to ask questions must give their name during the

short break between the presentation and the question period. I will tell you more about this later but we will of course allow all the time necessary for the question period.

90 Later this evening, you will have the possibility to come and state your position, unless you prefer to wait until the plenary sessions that will be held on June 21 and 22. I will also give you further information about that later.

95 Au cours de l'été, la Commission préparera son rapport à la lumière de l'information reçue et des opinions des citoyens. Nous prévoyons remettre notre rapport en septembre.

100 Le président de l'Office transmettra ce rapport au maire et au président du Comité exécutif. Il rendra ensuite le rapport public. Les personnes intéressées à le recevoir pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil. Je vous rappelle que le rapport de la Commission sera consultatif et non décisionnel.

105 This Commission's report will be submitted to the Mayor of Montreal and to the Chair of the Executive Committee in September. It will be made public by the President of the Office de consultation publique a few days later. If you want a copy, just leave your name and address at the table. Also please remember that this report will not be decisional but advisory.

110 Ma tâche principale ce soir est de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous de bien se renseigner. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein où les échanges se font dans le respect mutuel et la courtoisie. Je ne permettrai donc ni manifestation d'approbation ou de désapprobation, ni remarques désobligeantes ni propos diffamatoires ni attitude méprisante.

115 My duty tonight is to encourage citizens' participation and make sure that everybody has access to relevant information. This can only be achieved when all parties adopt a polite, respectful behaviour. That is why I will not tolerate any demonstration, disagreeable remark or defamatory comment. Having said that, I am confident on the basis of past hearings that tonight's meeting will be pleasant and profitable.

120 Alors, j'invite maintenant monsieur Pierre Saint-Marie à nous faire la présentation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

125 Merci, monsieur le président. Bonsoir, madame Chauvin, monsieur Beauchamp. Bonsoir, mesdames, messieurs.

130 Il me fait plaisir de vous présenter effectivement de façon rapide le contenu du projet de Plan d'urbanisme révisé. Vous pouvez consulter le document complet à l'entrée. Vous pouvez également consulter le site Internet si vous voulez avoir plus de détails et examiner le dossier de façon plus approfondie.

Good evening, ladies and gentlemen. Tonight's presentation is bilingual. The screen on the right will show the text in English as I speak and I will be translating as we go along.

135 You may consult the full document at the entrance or consult the website if you want to spend more time looking at it.

140 Le Plan d'urbanisme est requis par la loi et adopté par le Conseil municipal. Il présente la vision d'aménagement et de développement de la ville et comprend les orientations et les objectifs d'aménagement, de même que différents moyens de mise en oeuvre, dont bien sûr les éléments réglementaires, c'est-à-dire les paramètres réglementaires auxquels la réglementation de zonage, qui elle est adoptée en arrondissement, devra se conformer.

145 The Master Plan is required by law and is adopted by City Council. It applies to the territory of the whole city. It presents a vision for the development and enhancement of the city and includes goals and objectives regarding urban development, as well as various parameters regarding land use designation and building density, as well as other implementation measures.

150 L'élaboration du Plan d'urbanisme a commencé avec la tenue du Sommet de Montréal en juin 2002. À la suite de la présente consultation publique, il est prévu, comme le mentionnait monsieur Paré, que le Conseil municipal adopte la version finalisée d'ici la fin de l'année, tel que le requiert la loi.

155 The preparation of the Master Plan started with the Montreal Summit that was held in June 2002, almost two years ago, and will conclude with the adoption of the Plan in December of this year.

160 Le Sommet a justement identifié l'importance du Plan d'urbanisme en soulignant qu'il doit devenir le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. Pour les participants du Sommet, y compris l'administration politique, le Plan d'urbanisme n'est donc pas simplement une obligation juridique mais bel et bien un outil de gestion, un outil de développement de la vision pour l'avenir de Montréal.

165 The Summit stated that the Master Plan should become the municipal reference document for any action pertaining to urban development in the city and various consensus were reached at the Summit that are the bases for the Master Plan.

170 Its preparation was done through a method adopted to Montreal's new reality by trying to strike a balance between the treatment of city-wide issues and the enhancement of the 27 boroughs' distinct characteristics.

L'élaboration du Plan d'urbanisme se fait donc en vertu d'une approche qui est adaptée à la nouvelle réalité montréalaise en vertu de laquelle on cherche à atteindre l'équilibre entre le traitement des éléments pan-montréalais et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des 27 arrondissements.

175

La structure du document reflète cette recherche d'équilibre puisque la première partie présente le traitement des éléments pan-montréalais, la deuxième contient différents documents spécifiques à chaque arrondissement et la troisième est constituée du document complémentaire qui vient préciser différentes normes, différents critères qui doivent être intégrés de façon

180

The structure of the Master Plan reflects the search for equilibrium between city-wide issues and local issues. The first part, part one presents city-wide issues. The second part is made up of various borough documents and the third part is the complementary document that specifies various rules and criteria that will be integrated into the each borough's specific by-laws.

185

Le parti d'aménagement qui est le fondement philosophique de l'ensemble du Plan d'urbanisme est basé sur la notion de développement durable, ce qui se traduit de la manière suivante par une volonté de consolider le territoire, c'est-à-dire de faire en sorte que le développement se réalise en priorité dans les secteurs déjà desservis par les infrastructures d'aqueduc, d'égout, de transport.

190

Alors ça se traduit aussi justement par l'importance accordée au transport collectif, le transport collectif étant vu par le Sommet comme le mode d'avenir, le mode de transport d'avenir pour Montréal et finalement la notion de développement durable se traduit également par une recherche de qualité en matière d'architecture et d'aménagement urbain.

195

The planning approach for the Plan is based on sustainable development which is materialized by the intention of consolidating the territory, that is building first in the areas that are already served by various infrastructures, of emphasizing the importance of public transportation and of constantly searching a high level of quality in terms of design and architecture.

200

On réalise que le territoire de Montréal est très largement bâti et les secteurs qui sont illustrés en beige sur la carte que vous voyez ici sont ceux qui correspondent à des secteurs établis, des secteurs pour lesquelles la Ville, dans son Plan, annonce essentiellement un maintien des caractéristiques existantes, tant au niveau du bâti que des usages qui sont autorisés.

205

Les secteurs qui apparaissent en rouge sont des secteurs à transformer, c'est-à-dire des secteurs qui sont présentement sous-utilisés et que la Ville justement entend développer à leur plein potentiel.

210

Remarquons, par exemple, les abords de l'échangeur de Dorval, le pôle civique de Pierrefonds, des secteurs comme les abords de la voie du C.P., y compris la cour de triage d'Outremont, le secteur de l'Hippodrome ici. Alors il s'agit, comme je disais, de secteurs qui ne sont pas vacants comme tels mais qui sont sous-utilisés et qui peuvent être transformés.

215

Des secteurs vacants. Les secteurs vacants d'importance sont ceux illustrés en bleu et correspondent donc aux secteurs à construire, secteurs qui seront construits dans le respect des

220 caractéristiques, des éléments naturels d'intérêt. On reviendra là-dessus tout à l'heure mais l'idée, c'est de s'assurer quand on construit que tous les éléments naturels sont effectivement maintenus quand on développe des territoires.

225 The territory of the City of Montreal is largely built up, as you know. The areas in beige are those that the City considers as established, that the City plans to maintain the way they are in terms of uses, in terms of building density.

230 The areas in burgundy are those that should be changed, for instance the area around the Dorval Circle, and those in blue correspond to the large vacant areas, which are to be developed while respecting the natural elements that are present, while maintaining all these major natural features.

235 Le parti d'aménagement se traduit en sept orientations que nous allons regarder en un peu plus de détail une à une. Ces orientations portent sur les milieux de vie, le transport, le Centre, les secteurs d'emploi, la qualité du paysage et de l'architecture, la valorisation du patrimoine et la qualité de l'environnement.

The planning approach develops into seven goals, seven goals that we will look at with more attention one by one.

240 Évidemment, les Montréalais habitent d'abord leur ville et c'est pourquoi la qualité des milieux de vie est à la base du Plan d'urbanisme. Il s'agit, même dans les secteurs établis, de s'assurer que la qualité de vie est améliorée par différentes interventions.

245 La Ville vise également à soutenir la construction de 60 000 à 75 000 logements dans la période de dix ans suivant l'adoption du Plan, ce qui correspondra à une part de marché dans la région métropolitaine de 40% à 50%, ce qui est supérieur à ce qu'on a connu depuis plusieurs décennies.

250 High quality diversified and complete living environments are very important for Montrealers since, first and foremost, they live in their city. The objectives are to improve the quality of the living environments and as well to support the construction of 60,000 to 75,000 new housing units in the ten years following the adoption of the Plan.

255 Les réseaux de transport sont essentiels évidemment à la vie urbaine. On veut s'assurer qu'ils contribuent effectivement à consolider et à mettre en valeur le tissu bâti et à le structurer, et non pas l'inverse à le déstructurer.

260 On accorde beaucoup d'importance au transport collectif, le transport collectif dont on soutiendra une plus grande utilisation par des investissements d'abord dans le réseau existant. Il s'agira de maintenir notamment la qualité du service dans le métro, ce qui requerra comme tel plusieurs centaines de millions de dollars d'investissement.

265 On verra aussi à améliorer la desserte en transport collectif, par exemple, en prolongeant le métro ici de la station Saint-Michel vers le boulevard des Galeries d'Anjou et également de la station Côte Vertu vers l'actuelle gare Bois-Franc.

270 Différentes interventions sont également prévues sur les lignes de train de banlieue. Il s'agit de s'assurer que les Montréalais peuvent profiter à plein escient des investissements qui ont été faits depuis quelques années dans ce domaine, mais qui ont surtout été conçus en fonction des gens qui habitent à l'extérieur du territoire de Montréal.

275 On verra aussi à créer un lien de transport collectif entre le centre-ville et l'aéroport de Dorval et à soutenir la mise en place de mesures préférentielles au transport collectif dans différents axes, par exemple, sur le boulevard des Sources, le boulevard Saint-Jean et le boulevard Saint-Charles, dans l'emprise également ferroviaire Doney, sur le boulevard Pierrefonds et un peu partout donc sur le territoire pour faire en sorte que les secteurs qui ne peuvent être desservis par l'autobus le sont le plus adéquatement possible.

280 On se comprend bien, il s'agit pas, loin de là, systématiquement de faire des voies réservées sur tous ces axes, mais de prévoir différentes mesures qui pourraient rendre le transport collectif plus efficace.

285 A very large emphasis is placed on the importance of public transit. The idea of course first is to make sure that the existing infrastructures are maintained in good shape. This will require, for instance with respect to the metro, many hundreds of millions of dollars of investment.

290 Various improvements are also looked at, for instance, extending the metro from Saint-Michel station towards boulevard des Galeries d'Anjou and from Côte Vertu station to the current Bois-Franc train station. A public transit link is also looked at between downtown and the Dorval Airport.

295 Il est démontré que les gens qui habitent ou qui travaillent à proximité d'une station de métro ou d'une gare de train ont beaucoup plus tendance à utiliser le transport collectif que ceux qui habitent plus loin.

300 C'est donc dans cet esprit qu'on a examiné les abords de chacune des stations de métro et de chacune des gares pour voir lesquelles présentent un potentiel de développement et celles qui sont illustrées un soleil sur la carte sont celles justement qui correspondent à une volonté d'intensification du développement urbain de la part de la Ville, justement pour soutenir une plus grande utilisation du transport collectif.

305 Alors pensons, par exemple, aux abords des stations de métro Namur et de la Savanne en face de l'Hippodrome. Pensons également à certaines gares de train, par exemple, les gares Sunnybrooke, Roxboro et la gare potentielle du Cheval blanc, j'ai oublié de la mentionner. Dans l'esprit de soutenir une plus grande utilisation du transport collectif, il y a une nouvelle gare qui est envisagée ici près des rapides du Cheval blanc.

On se comprend que cette densification se fera dans le respect des caractéristiques existantes du milieu environnant.

310

It can be shown that people living or working close to a metro station or a train station tend to use a lot more public transit and that is why all the areas shown in yellow are intended for intensification of urban development in the coming years. It must be understood that this intensification will be done while respecting the neighbouring characteristics.

315

Malgré l'importance accordée au transport collectif, différentes interventions sont requises sur le réseau routier, sur le réseau de voirie. Pensons d'abord à la réfection de l'autoroute Métropolitaine, à la modernisation de la rue Notre-Dame, au remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain, qui ne se situerait pas au bord de l'eau, comme c'est le cas présentement, mais bien en fond de terrain, ce qui permettrait de dégager le bord de l'eau pour des usages récréatifs.

320

Différentes mesures sont également prévues ici au niveau des voies de service de l'autoroute 40, le prolongement du boulevard Jacques-Bizard de façon à ce qu'il se raccorde à l'autoroute 40 également. Le prolongement du boulevard Pierrefonds par un tracé qu'il reste à déterminer. Ce nuage jaune correspond donc à une inconnue quant au tracé précis qui sera utilisé. L'intention, c'est de faire le raccordement. Où est-ce qu'il va passer exactement, ça reste à déterminer.

325

On envisage également la réfection de l'autoroute Côte-de-Liesse, en fait la transformation de l'autoroute Côte-de-Liesse en boulevard urbain pour effectivement faciliter l'accessibilité dans le secteur.

330

Various interventions are planned on the road network. For instance, on the Metropolitan Expressway, regarding the connection of Jacques-Bizard Boulevard to Highway 40, regarding the service lanes next to the Highway 40 and also the connection of Pierrefonds Boulevard with Morgan Boulevard.

335

Il faut pas oublier non plus la réfection de l'échangeur de Dorval dans l'esprit, bien sûr, d'améliorer l'accessibilité mais également de faciliter le développement du secteur comme pôle d'emploi, comme on le mentionnait plus tôt.

340

Le vélo est vu comme un mode de transport à part entière. C'est pourquoi on prévoit le parachèvement de la voie de ceinture de l'île de Montréal, de l'île Bizard et de l'île des Soeurs et également la création de différents liens cyclables nord-sud qui permettront donc de créer une armature bien structurée en termes de vélo, auxquels viendront se greffer des voies cyclables plus locales qui seront déterminées par chacun des arrondissements.

345

Biking is seen as a transportation mode per se, which is why the perimeter route around the Island of Montreal, Ile Bizard and Ile des Soeurs is to be completed, as well as various north-

350

south links that will create a structure upon which local bike paths decided by the boroughs will attach themselves.

355 Le développement du Centre de Montréal se situe parfaitement dans la philosophie de développement durable, puisqu'il s'agit évidemment du secteur qui est le mieux desservi en transport collectif. Il s'agit également d'un secteur qui est extrêmement riche en termes de potentiel à cause des terrains vacants et des stationnements qu'on y trouve.

360 La Ville vise donc à développer ou soutenir le développement des différentes activités de bureaux, de commerces, de tourisme, de culture institutionnelle qui contribuent au rayonnement du Centre et à soutenir également le dynamisme résidentiel du Centre. On visera aussi à renforcer la cohérence du Centre de Montréal, notamment justement en encourageant le développement des terrains vacants qu'on y trouve.

365 Developing the Centre fits in perfectly with the idea of sustainable development because the Centre, of course, central Montreal is the area that is best served by public transit and it is also an area that, with all the vacant lots and the parking lots that are there, represents a very significant potential.

370 The idea is to develop the various functions that contribute to the Centre's metropolitan, national and international vocation, that is business activities, retail activities and so on, as well as housing. And the idea is to in general strengthen the Centre's coherence and overall urban character by building notably on the various vacant lots.

375 On retrouve à Montréal une diversité de secteurs d'emploi et le Plan d'urbanisme entend justement soutenir le développement de ces différents territoires, notamment en améliorant les liens de transport vers ces secteurs. C'est le cas, par exemple, des secteurs qu'on retrouve ici à Sainte-Anne-de-Bellevue et à Baie d'Urfé qui seront mieux desservis par les infrastructures de transport qu'on mentionnait.

380 C'est le cas également des abords de l'échangeur de Dorval et des différents secteurs qu'on retrouve à travers la ville, où justement différentes interventions seront faites pour intensifier le niveau d'emploi.

385 La qualité de l'aménagement urbain est au coeur du Plan d'urbanisme. On vise d'abord à mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les éléments identitaires de Montréal. Il s'agit, par exemple, de mettre en valeur le parcours riverain qui comprend le boulevard Gouin, la rue Notre-Dame, le boulevard LaSalle et le boulevard du Bord-du-lac, de même que le pourtour de l'île Bizard et de l'île des Soeurs.

390 C'est un projet qui rejoint à la fois plusieurs objectifs, d'abord un objectif symbolique d'unification de la ville, un objectif environnemental puisqu'on visera en même temps d'améliorer la qualité de l'eau, de favoriser l'aménagement des berges, la renaturalisation des berges et

395 également un objectif de mise en valeur du patrimoine, à la fois le patrimoine bâti et le patrimoine naturel.

400 The quality of architecture and urban design is at the core of the Master Plan. The idea is to enhance the various characteristics that are typical of Montreal, including Mount-Royal of course, including as well the island character of the city, notably by protecting and improving the water-side roadway that includes Gouin Boulevard, Rue Notre-Dame, Boulevard LaSalle and Lakeshore Boulevard. The idea is to aim at environmental and heritage protection objectives at once.

405 La trame verte de Montréal est une autre de ces caractéristiques essentielles. Le Plan d'urbanisme prévoit donc la préservation de l'ensemble des parcs, y compris les grands parcs, les golfs et tout l'ensemble des parcs riverains évidemment.

410 On vise également à protéger le caractère champêtre d'une partie du territoire, de la partie qui correspond à la zone agricole qu'on retrouve donc ici dans la moitié ouest de l'île Bizard, ainsi qu'à Senneville et Sainte-Anne-de-Bellevue.

415 On vise également à mettre en oeuvre une politique de l'arbre qui fera en sorte que les arbres existants seront protégés et qu'on augmentera le nombre d'arbres qu'on plante. Finalement, le parc nature de Saraguay sera aménagé.

420 Greenery in Montreal is another distinctive characteristic. The idea is to protect all the parks, including the large parks, the waterfront parks, and also to protect those areas that are currently deemed for agricultural purposes and that are included in the west part of île Bizard as well as in Senneville and Sainte-Anne-de-Bellevue.

425 Les entrées de ville convenablement aménagées permettront d'améliorer l'image de Montréal. Les entrées de ville évidemment correspondent à l'ensemble des ponts, tant routiers que ferroviaires, qui permettent d'accéder à Montréal.

Il s'agira, par exemple, d'améliorer les abords de l'entrée par l'autoroute 20, par l'autoroute 40, par l'autoroute 13, de même en fait que l'ensemble des entrées de la ville.

430 The entrances to the city, the city gateways, if they were properly landscaped, if they were properly designed would greatly contribute to improving the image of the city.

435 On vise également à assurer une qualité croissante de l'architecture, notamment en s'assurant que les nouvelles constructions correspondent à des critères qui sont en voie d'élaboration par un comité créé entre la Ville et différentes universités. Différents comités de révision également en architecture sont en place pour viser l'accroissement constant de cette qualité.

The quality of architecture is very important and various measures, including the application of guidelines that are being developed in cooperation with universities, will help improve the quality of architecture.

440

L'aménagement du domaine public est essentiel. Par exemple, aux abords des grands boulevards, l'idée est d'améliorer la sécurité et la convivialité des piétons, des cyclistes. L'idée est également d'améliorer la qualité de l'aménagement autour des gares, par exemple, de la gare de Roxboro et de la future gare du Cheval blanc.

445

The quality of the public domain is very important and the City intends to improve the safety and the interest for pedestrians along major boulevards and around major train stations.

La Ville entend valoriser le patrimoine bâti, le patrimoine archéologique et le patrimoine naturel. Le patrimoine bâti inclut non seulement des immeubles très anciens comme le Moulin de Pointe-Claire mais également des immeubles plus contemporains et des immeubles aussi plus quotidiens.

450

La carte qui est ici illustre l'ensemble des secteurs qui font l'objet de mesures de protection par le Plan d'urbanisme. Ça inclut donc des secteurs plus anciens comme au Centre de l'île mais également des secteurs développés plus récemment tout autour ici du bord de l'eau.

455

The quality of architecture is dependent upon the protection of built heritage and built heritage includes, in view of the projected Master Plan, not only monumental structures or very old structures but also more day-to-day structures and more modern buildings. The areas shown on the map are those that are going to be protected under the Master Plan.

460

On l'a dit la Ville de Montréal est maintenant très largement bâtie, ce qui fait que les éléments naturels qui demeurent sont d'autant plus précieux. Le Plan d'urbanisme vise donc à protéger et mettre en valeur ces éléments, notamment dans les dix éco-territoires qui sont illustrés ici et qui se retrouvent au mont Royal, bien sûr, aux rapides de Lachine, mais également le long de la rivière à l'Orme, ici à l'île Bizard, aux rapides du Cheval blanc, au ruisseau Bertrand, au ruisseau De Montigny et ici dans le nord-est de l'île.

465

As we mentioned, the City is already largely built up, which means that the natural features are all the more important and the idea is to protect them, specifically all the natural features that are included in these ecoterritories.

470

The idea is not for the City to buy all this land and to make it all into a huge park. The idea is to make sure that when development occurs in those areas, all the natural features are maintained, be they wooded areas, wetlands, shores and so on.

475

La qualité de l'environnement est également importante pour le Plan d'urbanisme. On agit donc quant à la réduction de l'émission des polluants atmosphériques, notamment par le soutien au transport collectif.

480

485 On vise à atténuer les nuisances générées par différentes activités urbaines, notamment celles produites par les autoroutes et aussi par l'aéroport. Les abords de l'aéroport d'ailleurs constituent un secteur de contrainte autour duquel, évidemment, l'aménagement devra être fait de façon conséquente. Ces secteurs de contrainte incluent également les zones inondables et les anciennes carrières.

490 The quality of environment is very important. The Plan acts in various ways in that respect, including with measures to mitigate the impact of various activities on the urban environment and to adequately develop the areas that are subjected to specific constraints, for instance, around the airport or in flooded areas.

495 Le Plan d'urbanisme est donc un contrat social quant à la vision de la Ville, à la vision d'avenir de la Ville. Sa mise en oeuvre fera l'objet annuellement d'un bilan qui sera discuté par une commission du Conseil, discuté publiquement, où donc l'ensemble des citoyens qui sont intéressés pourront se prononcer quant aux priorités accordées dans l'année suivante quant à la mise en oeuvre du Plan et également quant au succès, aux insuccès de la mise en oeuvre dans l'année précédente.

500 The Master Plan is a social contract regarding the vision of the City's future and its implementation will be subjected yearly to an assessment that will be discussed publicly.

505 La mise en oeuvre du Plan se fera d'abord par différents paramètres réglementaires touchant, par exemple, l'affectation du sol, c'est-à-dire l'identification des grandes catégories d'usage qui sont autorisées sur le territoire, qu'il s'agisse, par exemple, dans les secteurs qui apparaissent en beige des activités correspondant aux milieux résidentiels, c'est-à-dire à la fois à l'habitation, le commerce local, les parcs, les écoles, les équipements communautaires.

510 Dans les secteurs qui apparaissent en rose saumoné, les activités d'emploi seront les seules permises à cause justement des nuisances créées par ces mêmes activités qui sont largement de nature industrielle.

515 Par contre, dans les secteurs qui apparaissent en orange, on encouragera à la fois le développement des activités d'emploi et le développement de l'habitation. On parle, par exemple, du centre-ville et de plusieurs secteurs par rapport, par exemple ici, aux abords du centre d'achats Fairview et le long de certains grands boulevards.

520 The Plan's implementation will be made through various regulation parameters including those respecting land use designation. The various colours correspond to these designations which the various borough zoning by-laws will respect. For instance, the beige areas correspond to the residential environment that includes not only housing activities but also local retail, community equipment, parks and so on.

525 Le Plan d'urbanisme identifie également des limites de densité de construction. Les secteurs les plus denses sont de façon générale les plus centraux. On voit le centre des affaires ici, qui est évidemment le secteur le plus dense. Dans le Centre de l'île qui est desservi par le métro, les densités sont dirons-nous moyennes, alors qu'aux extrémités de l'île, on retrouve les densités les moins fortes.

530 The Plan also sets building density requirements. The highest densities, of course, are found downtown, are to be found downtown, and the lowest in the east and west parts of the island.

535 La mise en oeuvre du Plan se fera également grâce à différents investissements, qu'il s'agisse d'immobilisations au niveau des infrastructures de transport, d'aqueducs, d'égout, qu'il s'agisse également de différents programmes, par exemple, de programme de soutien à l'intensification du développement autour des stations de métro et des gares, qu'il s'agisse également de programme de soutien à la réhabilitation des sites contaminés.

540 Ces investissements nécessairement se feront en partenariat avec différents intervenants, qu'il s'agisse du gouvernement du Québec, du gouvernement du Canada, mais également différents intervenants privés et différents intervenants collectifs également comme Héritage Montréal, La Coalition Verte, Vélo Québec, et caetera.

545 The Plan will also be implemented through various investments, capital investments in infrastructures, transportation infrastructures, through programs applying, for instance, on areas where intensification is aimed at, all that in partnership with the government and with various organizations.

550 The City will act as a leader in terms of implementing the Plan but will not implement the Plan by itself. Of course, that would not be possible.

555 Le Plan d'urbanisme identifie 26 secteurs stratégiques qui, chacun est doté d'une problématique particulièrement complexe qui fait en sorte que des études spécifiques seront requises dans les trois ans suivant l'adoption du Plan.

Je vais passer la parole à mon collègue Alain Trudeau qui va vous parler de quelques-uns de ces secteurs de façon plus spécifique.

560 **M. ALAIN TRUDEAU:**

Madame, messieurs les commissaires, mesdames et messieurs, bonsoir. Comme vient de le signaler monsieur Sainte-Marie, de nombreux secteurs du territoire de Montréal présentent une problématique urbanistique complexe.

565 Ce soir, nous présentons de façon synthétique les principales orientations identifiées par le Plan d'urbanisme de deux de ces secteurs. Le premier, celui de l'Anse-à-l'Orme, qui est situé

570 dans la partie ouest de l'île de Montréal ici, et le second, les abords de l'aéroport de Dorval, qui est comme son nom l'indique, situé au pourtour de l'aéroport.

Good evening, ladies and gentlemen. Some areas of the Montreal territory present complex sets of urban planning issues that cannot be examined before the Master Plan is adopted.

575 So tonight, we will be presenting the general goals identified by the Master Plan of two detailed planning areas. The first one, l'Anse-à-l'Orme, localized in the western part of the island, and the second one corresponds to the airport surroundings.

580 Le premier secteur, celui de l'Anse-à-l'Orme, se caractérise, comme Pierre Sainte-Marie le mentionnait plus tôt, par de riches paysages ruraux et par d'importants espaces naturels de très grande valeur écologique. C'est aussi l'un des rares ou l'un des derniers secteurs de Montréal qui compte de très grandes superficies de terrain vacantes propices au développement urbain.

585 Sur la photo, on peut reconnaître au nord le boulevard Gouin, à l'ouest le territoire de Pierrefonds et de Kirkland, au sud le bois Angell, à l'ouest la zone industrielle de Baie d'Urfé ainsi que le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue. On peut voir aussi l'autoroute 40, l'autoroute 20, les gares de train de banlieue, nommément la station Baie d'Urfé et finalement la rivière à l'Orme.

590 Donc, les orientations du secteur de planification détaillée de l'Anse-à-l'Orme se résument comme suit. Favoriser une intégration harmonieuse des projets de développement urbain, routier avec les milieux naturels d'intérêt écologique. Préserver un écosystème riche et viable dans l'axe de la rivière à l'Orme composé, comme vous le savez peut-être, du bois Angell, du parc nature de l'Anse-à-l'Orme et du Cap-Saint-Jacques, ainsi que du parc agricole du Bois de la roche.

595 Le Plan veut aussi maintenir le régime hydrique et la qualité de l'eau de la rivière à l'Orme, de manière à assurer la biodiversité de la rivière. Enfin, le Plan prévoit désenclaver le territoire en améliorant l'accès aux gares de train de banlieue, notamment la gare de Baie d'Urfé, par de nouveaux liens routiers qui intégreront des aménagements propices au déplacement en transport collectif, à vélo et à pied.

600 Une étude qui traite de l'ensemble de cette problématique est présentement en cours de réalisation. Les résultats sont attendus à l'automne 2004. Une fois que les résultats de l'étude seront connus, ils seront directement intégrés au futur plan de transport de la Ville de Montréal qui sera approuvé en 2005.

605 The first detailed planning area l'Anse-à-l'Orme is characterized by rich rural landscapes and by large natural spaces of high ecological value. The area is also characterized by large tracts of vacant land designated for urban development.

610 So again on the photo, we recognize Boulevard Gouin, the territories of Pierrefonds and Kirkland, Angell Woods, the industrial zone of Baie d'Urfé, the area of Sainte-Anne-de-Bellevue,

the two highways 40 and 20, the commuter train station of Baie d'Urfé and finally the rivière à l'Orme.

615 The general goals of this detailed planning area are to foster the harmonious integration of urban and rural projects with natural environments of ecological value. Preserve a rich viable ecosystem along the rivière à l'Orme formed by the Angell Woods, by Cap-Saint-Jacques and l'Anse-à-l'Orme nature parks and by Bois de la roche, agricultural park.

620 The Plan also wants to preserve the watershed integrity and the water quality in the river in order to maintain its biodiversity.

625 Finally, the Plan wants to improve accessibility to the area and access to commuter train stations, particularly the Baie d'Urfé train station by creating or building new road links that include public transportation, bicycle and pedestrian facilities.

A study considering all the aspects of the problem is presently underway. We are expecting the results of this study next fall and the results will be integrated into the Montreal's Transportation Plan which will be approved in 2005.

630 L'aéroport international Pierre-Elliott Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la métropole. Mais en même temps, ses abords présentent à bien des égards une forme urbaine déstructurée.

635 Encore une fois, on peut remarquer sur la photo, on identifie facilement, en tout cas, le chemin de la Côte-de-Liesse ou l'autoroute 520, l'autoroute 20 avec l'échangeur et le rond-point Dorval ainsi que la station de train, le train de banlieue de Dorval, la gare Via est aussi localisée à cet endroit, et finalement le bâtiment de l'aérogare.

640 Les orientations générales du secteur de planification détaillée se résument comme suit. D'abord, concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.

645 Ensuite, développer le secteur à des fins d'emplois en mettant en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les nombreux stationnements que l'on rencontre au pourtour de l'aéroport. Et enfin, comme Pierre Sainte-Marie le mentionnait tantôt, favoriser un mode de transport collectif qui relierait l'aéroport au Centre de Montréal.

650 Montreal Pierre-Elliott Trudeau International Airport is the main gateway to the city from the rest of the world. However, the surrounding area is unstructured in many ways.

So on the photo, we recognized Highway 520 or Côte-de-Liesse Road, Highway 20, the commuter train station, Dorval commuter train station, the Dorval Circle and finally the terminal building of the airport.

655 The general goals of this detailed planning area are design a prestigious city gateway by
improving the quality of architecture and landscape as well as the configuration of public roads.

660 Develop the area for employment purposes by intensifying activities on under-used sites,
particularly parking lots. And finally by creating rapid public transportation link between the airport
and central station.

Je vous remercie. Thank you very much for your attention. Je passe la parole maintenant
à Pierre Sainte-Marie pour la conclusion de la présentation. Merci.

665 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Merci, monsieur Trudeau. Ça complète donc la présentation de la partie 1 du Plan. Mais
ne vous inquiétez pas, la partie 2 et la partie 3 se résument beaucoup plus facilement.

670 La partie 2 est donc composée, comme on le mentionnait plus tôt, de documents
spécifiques à chacun des 27 arrondissements. En particulier, pour chacun des arrondissements,
on inclut dans le document qui est soumis à la consultation publique une synthèse des orientations
pan-montréalaises, un agrandissement des cartes d'affectation du sol, de densité, de la carte
des parcs et des espaces verts et de la carte du patrimoine bâti, de même que la liste des
675 bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de l'arrondissement.

Vous êtes sans doute au courant, vous avez peut-être participé à l'élaboration d'un
chapitre, du chapitre de votre arrondissement parce qu'effectivement, il est prévu qu'une fois que
le Plan aura été adopté, chaque Conseil d'arrondissement qui le jugera bon pourra demander au
680 Conseil municipal d'intégrer un chapitre spécifique pour son territoire.

Alors déjà le travail s'est amorcé là-dessus l'année dernière. Il y a eu, selon les
arrondissements, différents modes de concertation et c'est donc dans cette partie 2 du document
du Plan d'urbanisme que se retrouveront les chapitres d'arrondissements.

685 Part 2 of the Plan is made up of borough documents, documents specific to each
borough, for instance, an overview of city-wide orientations applying to the borough, various
blow-ups of maps included in part 1 of the Plan, as well as a list of heritage, of buildings of
heritage and architectural interest in the borough.

690 Work has started quite a few months ago in each borough to prepare a chapter specific to
the borough that will be included in the plan at the request of each borough council that will find it
pertinent. That will be included in this second part of the Master Plan.

695 La troisième partie du document, comme on le mentionnait plus tôt, correspond aux
documents complémentaires qui viendront préciser des règles et des critères qui seront intégrés
dans la réglementation de zonage de chacun des arrondissements.

700 Ces règles et ces critères portent sur les éléments de paysage urbain, sur les fonctions urbaines et également sur les questions relatives aux limites d'arrondissement, de façon à assurer que les citoyens qui sont à la limite d'un arrondissement peuvent effectivement se prononcer lors d'une consultation publique ou autrement quant aux changements qui sont prévus de l'autre côté de la limite dans l'arrondissement voisin.

705 Part 3 of the Master Plan is the complementary document that sets various rules and criteria that will be integrated in the borough planning by-laws. These deal with urban landscape issues, urban functions, as well as the question of interface at borough limits.

710 Les prochaines étapes sont les suivantes. À la suite de la consultation publique qui est en cours, comme le mentionnait monsieur Paré plus tôt, l'Office produira son rapport. Sur cette base, le Plan sera finalisé et adopté par le Conseil municipal à la fin de l'année.

715 Par la suite se réalisera la planification détaillée des différents secteurs, de même que l'intégration des chapitres des arrondissements qu'ils jugeront bons.

Following the current consultation, the Plan will be finalized and adopted by the end of this year. Following that, the detailed planning areas will be looked at one by one in the following three years and various borough documents will be integrated into the Master Plan.

720 Merci beaucoup, mesdames, messieurs. Thank you.

LE PRÉSIDENT:

725 Merci, monsieur Sainte-Marie, monsieur Trudeau. Nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes et pendant cette pause-là, les personnes intéressées à poser des questions peuvent s'inscrire à la table d'accueil qui est à la sortie. Je vous signale quand même que le registre restera ouvert après la pause, parce que vous pouvez vous inscrire plusieurs fois.

730 So we will now take a ten-minute break during which those who wish to ask questions could give their name at the table near the entrance and that register will remain open as long as it is necessary for those who have questions.

Alors donc de retour dans dix minutes. We will be back in about ten minutes.

COURTE PAUSE -- SHORT RECESS

735 **Reprise -- The consultation resumes**

LE PRÉSIDENT:

740 Alors mesdames, messieurs, nous reprenons. Je demande aux gens qui sont à l'arrière de la salle de bien vouloir s'asseoir s'il vous plaît, parce que nous allons maintenant recevoir les

citoyens qui se sont inscrits pour poser des questions. Alors deux ou trois directives avant qu'on commence.

745 Je permettrai deux questions par intervention. Cependant, vous pourrez vous réinscrire pour des questions supplémentaires. Bien entendu, vous aurez compris que de cette manière-là, ça permet au plus grand nombre de poser des questions.

750 Je vous demande également d'éviter les sous-questions et de ne pas faire de préambule sauf si c'est indispensable pour comprendre votre question. Je vous demande aussi de réserver vos opinions et vos commentaires pour la deuxième partie.

755 Je vous invite aussi à écouter les questions posées par les autres citoyens et à écouter les réponses qui seront données. Peut-être que ça vous donnera une information que vous-mêmes, vous cherchiez à avoir.

760 So we will now take questions from those who registered and I will ask you to come therefore before the Commission. Of course, you may address your questions to the Chair in English or French and we will do our best to answer you in either language that suits you.

I will allow two questions at a time. However, you may give your name again if you have additional questions. Also please avoid preambles to your questions and please hold your opinion or comments for the second part. You will be given the opportunity to state them later.

765 And finally, I suggest that you listen to questions asked by other citizens and to the answers that will be given because that may give you some information that you were looking for.

770 Donc j'appelle en premier lieu monsieur Jacques Langevin, s'il vous plaît. Voulez-vous venir vous asseoir ici? Ça permet à tout le monde de mieux vous entendre et ça permet également d'enregistrer les propos et il y a même de l'eau, si jamais vous en voulez, monsieur Langevin.

M. JACQUES LANGEVIN:

775 Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

Oui. Votre première question, monsieur Langevin.

780

M. JACQUES LANGEVIN:

Est-ce que vous assurez l'immunité aux citoyens qui viennent poser des questions ou qui donnent des commentaires?

785

LE PRÉSIDENT:

Bien, je vous rappelle tout d'abord qu'à ce moment-ci, je reçois les questions. Deuxièmement, je n'ai pas aucun pouvoir d'assurer l'immunité mais je pense que tout le monde peut se comporter de façon raisonnable.

790

Et comme je l'ai dit au début malgré tout dans mon discours, je ne permettrai pas les propos diffamatoires ou injurieux. Mais ça, je ne pense pas que vous ayez l'intention de tenir de tels propos.

795

M. JACQUES LANGEVIN:

Absolument pas.

800

LE PRÉSIDENT:

Je vous écoute.

M. JACQUES LANGEVIN:

805

Ce que vous nous avez présenté est un plan général qui va s'articuler en bout de ligne dans chacun des arrondissements. Et, quant à moi, c'est là que le bas blesse et c'est là-dessus que j'aurais une question à vous poser.

810

Nous, nous ne savons absolument pas comment on peut avoir accès à ce qui se prépare dans notre arrondissement. Tout citoyen dans notre arrondissement qui pose des questions là-dessus ou qui veut émettre une opinion là-dessus est soit menacé ou soit renvoyé à la Commission d'accès à l'information.

815

Alors monsieur Paré, si vous pensez que c'est diffamatoire, je vous invite à nous accompagner à l'hôtel, pas l'hôtel de ville mais enfin le Centre de notre arrondissement à demander les plans qui se préparent pour notre arrondissement. Ça fait cinq ans qu'on se bat pour les avoir. On nous a envoyés à la Commission d'accès à l'information à chacune des questions, systématiquement à chacune des questions qu'on pose.

820

Nous savons que notre quartier est menacé, que nos maisons sont menacées et on ne peut jamais savoir ce qui se prépare.

LE PRÉSIDENT:

825

Je vais prendre votre question telle qu'elle est, monsieur Langevin.

M. JACQUES LANGEVIN:

830

Donc vous, monsieur, est-ce que vous savez comment un citoyen peut avoir accès à ce qui se prépare dans son quartier, dans son arrondissement?

LE PRÉSIDENT:

835

Alors je vais me tourner vers les gens de la Ville là-dessus pour nous faire expliquer le lien donc entre le Plan que vous nous avez présenté et le travail qui se fait ou qui doit se faire en arrondissement, de même que l'implication éventuelle des citoyens là-dedans. Monsieur Sainte-Marie.

840

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Comme on l'a dit, ce qui a été présenté correspond au plan qui traite de l'ensemble des éléments qui couvrent tout le territoire de Montréal. Chaque arrondissement, et oui, chaque arrondissement a amorcé l'élaboration d'un chapitre qui pourra s'intégrer au Plan d'urbanisme.

845

Dans un esprit de décentralisation, le mode de consultation et de concertation dans chacun des arrondissements est décidé localement. Donc par exemple, dans le Plateau Mont-Royal, on a fait des soirées, on a invité les gens dans des séances de discussion, et caetera. Dans d'autres arrondissements, on a procédé différemment. À chaque endroit donc, selon un peu la tradition et les besoins exprimés par les citoyens, le mode de consultation et de concertation varie.

850

Je sais pas dans quel arrondissement vous vous situez. Je pourrai vous référer, si vous le souhaitez, au directeur d'aménagement urbain de votre arrondissement qui pourra vous expliquer précisément ce qui est prévu chez vous ou ce qui est en cours chez vous.

855

M. JACQUES LANGEVIN:

Et qui me renverra à la Commission d'accès à l'information! Ça fait quatre ans...

860

LE PRÉSIDENT:

Un instant, monsieur Langevin. Restez devant nous. Je vous rappelle donc, autant vous, monsieur Sainte-Marie, que vous, vous devez adresser les questions à la Commission.

865

Est-ce que la loi prévoit, monsieur Sainte-Marie, un droit des citoyens à être informés et consultés dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme et éventuellement des étapes en arrondissement et si oui, j'aimerais que vous nous disiez à quel moment et ce que vous connaissez des droits des citoyens?

870

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Alors quant à la révision du Plan d'urbanisme, la loi prévoit justement une consultation publique qui se tient par l'Office et donc ce qu'on vit maintenant.

875

Quant aux modifications initiées en arrondissement, ce qui est prévu, c'est qu'une assemblée doit être tenue par le Conseil d'arrondissement, assemblée publique, donc qui fait l'objet d'une annonce publique et à laquelle les citoyens sont invités à participer, non seulement pour entendre ce qui se passe mais également pour donner leurs commentaires.

880

Alors cet aspect formel des choses se tiendra une fois que le Plan d'urbanisme aura été adopté par le Conseil municipal, donc à la toute fin de l'année 2004 ou au début de 2005.

885

Mais plusieurs arrondissements choisissent, au-delà de cette procédure formelle qui est requise par la loi, choisissent donc de faire beaucoup plus. Mais cela relève donc du choix de chacun des Conseils d'arrondissement.

LE PRÉSIDENT:

890

Monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce qui doit être abordé lors d'une assemblée publique comme celle-là en arrondissement? On parle du Plan d'urbanisme.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

895

Le règlement comme tel adopté par le Conseil d'arrondissement qui porte sur, enfin dans le cas présent sur le chapitre d'arrondissement, donc sur la modification qui sera demandée par le Conseil d'arrondissement au Conseil municipal.

900

Alors je vous rappelle que le Plan d'urbanisme est adopté par le Conseil municipal mais qu'un arrondissement peut initier une modification du Plan d'urbanisme et donc l'introduction des chapitres d'arrondissements constituera juridiquement une modification au Plan d'urbanisme initiée en arrondissement et c'est donc cette modification, donc le chapitre de l'arrondissement comme tel qui sera adopté par l'arrondissement et qui fera l'objet de l'assemblée publique en question.

905 **LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'il y aura obligatoirement des chapitres d'arrondissements qui passeront en arrondissements ou non?

910 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Certains Conseils d'arrondissements pourront choisir, s'ils sont satisfaits de l'état du Plan d'urbanisme sans chapitre d'arrondissement, pourront choisir de ne pas en introduire, de ne pas demander qu'on en introduise.

915

Pourtant, la démarche actuellement est entamée dans chacun des 27 arrondissements. Mais il relève de chaque Conseil d'arrondissement, bien sûr, de décider s'il veut effectivement aller jusqu'au bout du processus et intégrer son chapitre dans le Plan d'urbanisme.

920 **LE PRÉSIDENT:**

Maintenant, est-ce que les arrondissements, c'est parce que là, monsieur Langevin comme tous les citoyens a assisté ce soir à une présentation qui formule des objectifs, des orientations, des intentions qui présentent des planches. Est-ce que les arrondissements peuvent s'écarter de ce que les citoyens ont vu ce soir?

925

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Non bien sûr, puisque le Plan d'urbanisme est un document unique. C'est-à-dire qu'il y a pas autant de plans d'urbanisme que d'arrondissements. Il y a un seul Plan d'urbanisme qui pourra donc inclure des chapitres qui préciseront pour certains arrondissements certains éléments.

930

On parlait, par exemple, tantôt de l'importance de protéger les milieux naturels. Si un arrondissement disait: "Non, nous, ça ne nous intéresse pas. On veut tout raser", bien évidemment que ça irait à l'encontre du Plan d'urbanisme mais que ce chapitre d'arrondissement là pourra pas être intégré comme tel. Je prends un exemple qui est parfaitement théorique.

935

LE PRÉSIDENT:

940

Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

J'aimerais avoir une clarification. Vous avez dit tout à l'heure que si un arrondissement ne souhaitait pas qu'un chapitre d'arrondissement soit intégré au Plan, il n'y était pas tenu.

945

950 Est-ce que je comprends que ce qui est dans la version préliminaire du Plan d'urbanisme, qui est actuellement en consultation, en ce qui concerne les chapitres d'arrondissements, on pourrait retirer un arrondissement? Ou c'est là pour rester ou sinon pour être modifié pour être plus, je veux pas dire complet, mais plus élaboré? Je sais pas si ma question est claire.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

955 Les chapitres d'arrondissements, ce qui est soumis à la consultation publique est ce qu'on vise évidemment soumettre au Conseil. À la suite de la consultation publique évidemment, les choses évolueront sans doute.

960 Les chapitres d'arrondissements s'ajouteront à ce qui est déjà là. Mais si jamais effectivement un arrondissement choisit de ne pas demander qu'on intègre un chapitre spécifique à son territoire, bien il n'y en aura pas.

965 Les exigences de la loi quant au contenu minimal du Plan d'urbanisme sont très largement rencontrées par le document qui est soumis à la consultation publique. Les exigences de la loi, c'est qu'on précise les orientations et les objectifs en matière d'aménagement, qu'on précise l'affectation du sol, la densité et les éléments relatifs aux réseaux de circulation.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

970 Je vais répéter ma question parce qu'il s'agit peut-être juste d'une question de terminologie. Dans ce que j'ai compris, la partie 2 du document Plan d'urbanisme version préliminaire est constituée de chapitres d'arrondissements. C'est ce que je comprends de votre terminologie ou de la structure du document.

975 Alors, quand vous parlez de chapitres d'arrondissements à venir, c'est là où je me mélange. Qu'est-ce que j'ai dans la version préliminaire et est-ce que ça va rester, par exemple, si un arrondissement ne fait aucune intervention par rapport à la version préliminaire, ou ça pourrait être modifié quand même par les services centraux, ou le Conseil municipal à l'adoption du Plan en version finale?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

980 Il y a plusieurs éléments dans votre question. Ce qui est prévu, ce qui est inclus dans le projet document qui est soumis à la consultation publique dans la partie 2 sont des documents d'arrondissements. Les chapitres d'arrondissements sont des choses distinctes qui sont en voie d'élaboration et qui ne sont pas dans le document.

990 Les éléments qui sont donc dans le Plan d'urbanisme correspondent à des éléments qu'on souhaite voir présents pour chacun des arrondissements. Donc, comme on l'a dit, la synthèse des orientations pan-montréalaises pour l'arrondissement, des agrandissements de cartes qu'on retrouve déjà ailleurs, la carte d'affectation du sol, la carte de densité, la carte des parcs et des

espaces verts, la carte des secteurs patrimoniaux, et également la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural.

995 Ces éléments-là sont donc inclus dans le projet de Plan d'urbanisme révisé qui est soumis à la présente consultation publique dans l'esprit, bien sûr, que l'ensemble soit adopté par le Conseil.

1000 Les chapitres d'arrondissements viendront ajouter un éclairage des orientations beaucoup plus précises quant à l'aménagement de chacun des arrondissements.

1005 On pourra, par exemple, se pencher plus spécifiquement sur l'aménagement de certains parcs, sur la revitalisation de telle ou telle rue commerciale, sur des mesures précises de revitalisation à prendre dans un secteur.

1010 On a peu élaboré, par exemple, certains de ces éléments-là ce soir. Mais le niveau de détail qui est compris dans le projet Plan d'urbanisme révisé est quand même limité volontairement évidemment.

1010 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Est-ce qu'un chapitre d'arrondissement, s'il est déposé, remplace le document d'arrondissement?

1015 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Il s'ajoute. Alors le chapitre d'arrondissement sera intégré au Plan d'urbanisme; il s'ajoutera à ce qui est déjà là. Et il s'ajoutera, on se comprend, il devra être conforme aussi. Il ne peut pas y avoir de contradiction.

1020

M. JACQUES LANGEVIN:

Monsieur le président, je vous rappelle que ma question portait sur la possibilité pour un citoyen d'avoir accès à ce qui se prépare au niveau de l'arrondissement.

1025

Et ce que je comprends, c'est qu'un arrondissement peut maintenir ça secret jusqu'à son assemblée, adopter son Plan puis ensuite demander aux citoyens s'ils ont des questions sur le Plan déjà adopté.

1030 **LE PRÉSIDENT:**

Je ne crois pas que ce soit tout à fait la réponse qui vous a été donnée. Écoutez, je reconnais évidemment que...

1035 **M. JACQUES LANGEVIN:**

Ce sont les moeurs de notre arrondissement, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

1040

... que la Commission ne fait pas enquête sur les moeurs de votre arrondissement, on est tout à fait d'accord.

1045

Cependant, ce qui vous a été dit, c'est que les citoyens, en vertu de la loi, ont un droit. Comment ce droit-là peut-il être exercé? Écoutez, vous faites état de difficultés. C'est assez difficile pour nous d'aller plus loin que ça, mais au moins, votre droit est établi.

1050

La deuxième chose que j'aimerais vous dire, c'est que dans -- pas en ce moment, parce qu'on est en période des questions, mais soit en deuxième partie de la soirée, ou si vous jugez à propos de faire un mémoire, vous pouvez fort bien non seulement commenter le Plan d'urbanisme qui vous a été présenté ce soir, vous pouvez faire allusion ou décrire les points sur lesquels vous estimez que le Plan d'urbanisme doit protéger ou sauvegarder des éléments de votre arrondissement ou ce que vous considérez comme menacé.

1055

Et troisièmement, vous pouvez exprimer des vues et même faire des représentations sur la manière dont les citoyens devraient être traités en regard du Plan d'urbanisme de leur arrondissement, à nous autres, parce que nous autres, on va l'écrire dans notre rapport. On a l'obligation de rendre compte de ce qui est dit devant nous. Et ça, ça va au Conseil de la Ville de Montréal et c'est rendu public.

1060

M. JACQUES LANGEVIN:

Je vous remercie, monsieur le président. L'échéance est quand?

1065

LE PRÉSIDENT:

Écoutez, nous, on a des séances plénières les 21 et 22 juin et la Ville ne peut évidemment pas adopter le Plan d'urbanisme ni les arrondissements avant que tout le processus soit complété.

1070

Je comprends que vous n'avez pas de deuxième question pour le moment?

M. JACQUES LANGEVIN:

1075

Ah si, si vous voulez!

LE PRÉSIDENT:

1080 Bien sûr, vous avez droit à deux questions, monsieur Langevin. Autant profiter de votre droit!

M. JACQUES LANGEVIN:

1085 Bien, on parlait d'accès à l'eau, de piste cyclable, et caetera. Nous, même si on n'a pas accès à l'information, ça fait cinq ans qu'on est en lutte pour avoir accès à l'information. Donc on a réussi à obtenir des bribes à droite et à gauche de ce qui se préparait.

1090 Alors sur un plan, il y avait une piste cyclable qui passait dans notre salon! Dans un autre plan, c'était le premier centre d'achats caché au Canada qui allait se bâtir dans notre arrondissement, caché dans un immeuble appartenant au président de l'arrondissement.

LE PRÉSIDENT:

1095 Venez-en à votre question, s'il vous plaît.

M. JACQUES LANGEVIN:

1100 Bien, c'est quoi, jusqu'où un arrondissement, une direction d'arrondissement peut aller dans l'empiétement sur, par exemple, un quartier résidentiel historique, le plus vieux quartier de l'ouest de l'île, jusqu'où est-ce qu'on peut décider comme ça puis le lendemain matin, t'sais, on va mettre des commerces à la place des résidences? On va faire une piste cyclable sur le terrain des gens, on va -- jusqu'où ça peut aller?

LE PRÉSIDENT:

1105 Monsieur Sainte-Marie, je vous ramène aux éléments fondamentaux d'urbanisme et à la question de monsieur Langevin. Est-ce que les changements d'usage aussi fondamentaux que ceux auxquels monsieur Langevin fait allusion peuvent se faire et si oui, à quelles conditions, ou sinon qu'est-ce qui les encadre?

1110

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

En fait, c'est assez complexe comme question.

1115 **LE PRÉSIDENT:**

1120 Non, mais allons-en aux choses fondamentales. C'est est-ce que le citoyen est écarté ou non d'un processus qui aurait pour conséquence, que ça soit sur un terrain vacant, de créer un usage différent de ceux qui sont annoncés dans le Plan, ou de convertir des bâtiments pour un autre usage?

M. JACQUES LANGEVIN:

1125 Non. Pas sur des terrains vacants, sur nos terrains.

LE PRÉSIDENT:

1130 Ou sur des terrains appartenant à d'autres personnes et ainsi de suite et de quels droits sont détenteurs ceux qui sont propriétaires de ces terrains-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1135 Au niveau de l'aménagement urbain, c'est clair qu'il y a toute une série de processus qui sont prévus. Le Plan d'urbanisme justement est adopté en toute transparence. Une consultation se tient par l'Office de consultation publique; c'est ce qu'on vit maintenant.

1140 Ensuite, la réglementation de zonage adoptée par chaque arrondissement doit être conforme au Plan. Donc si, par exemple, le Plan d'urbanisme prévoit un secteur résidentiel à un endroit, bien, c'est clair qu'on ne peut pas y implanter une activité industrielle.

1145 Mais par rapport à des éléments plus fins, quand il s'agit seulement de modifier le zonage, par exemple, dans un secteur résidentiel, je sais pas, moi, de passer d'immeubles maximum de deux étages à des immeubles possibles de douze étages, bien, c'est clair que même quand c'est conforme au Plan d'urbanisme, c'est clair qu'il faut modifier le zonage, faire ça publiquement. Il y a toute une série de procédures qui sont prévues.

1150 Dans le cas d'une modification de zonage, il y a également des recours qui sont possibles pour les citoyens, c'est-à-dire il y a un processus de registre. S'il y a suffisamment de signatures, il peut y avoir référendum, et caetera.

1155 La loi est vraiment conçue pour protéger le citoyen et là, je parle seulement de l'aménagement urbain comme tel. Évidemment, le droit de propriété entraîne aussi toutes sortes d'autres droits, bon, je pense qu'il serait un peu long d'expliquer ce soir. Mais c'est clair que les citoyens sont, que tout va se faire dans la transparence.

LE PRÉSIDENT:

1160 Et selon la loi?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Bien sûr.

1165 **M. JACQUES LANGEVIN:**

C'est ce qui ne correspond pas du tout à nos expériences. Depuis 2003 d'un jugement de la Cour d'appel du Québec, les villes peuvent faire le *by-pass*. Ça veut dire qu'on peut éviter le référendum. On peut éviter la consultation. On peut...

1170

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Langevin, on n'entrera pas là-dedans. C'est parce que ça serait un échange d'opinions juridiques. Je pense quand même que les principes fondamentaux et les dispositions de la loi vous ont été expliqués du mieux qu'on pouvait ce soir et je vous invite à utiliser au maximum ce qui est permis, ce qui est possible aux citoyens dans le cadre d'une consultation comme celle-ci pour faire valoir votre opinion.

1175

M. JACQUES LANGEVIN:

1180

Merci, monsieur.

LE PRÉSIDENT:

1185

Merci à vous, monsieur Langevin. J'appelle maintenant madame Sylvie Rocque. Je pense que c'est bien ça. Bonsoir, madame.

M^{me} SYLVIE ROCQUE:

1190

Bonsoir. Alors deux questions, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

1195

Oui. On va commencer par la première.

M^{me} SYLVIE ROCQUE:

1200

Oui, allons-y. Alors dans ce qui nous a été présenté ce soir, on a parlé de protection du patrimoine bâti qui touchait aussi, si j'ai bien compris, les édifices pour la vie de tous les jours et non pas en référence uniquement aux bâtiments dont la valeur patrimoniale est reconnue par plusieurs personnes.

1205

Donc moi, je voudrais savoir de quel ordre est cette protection et comment les citoyens et les citoyennes pourront se prévaloir de cette protection.

LE PRÉSIDENT:

Parfait. La question est assez claire, monsieur Sainte-Marie.

1210

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Alors on voit sur la carte qui est illustrée différentes couleurs qui correspondent à différents outils en fait qui vont être utilisés.

1215

Dans les secteurs qui apparaissent en rouge, on prévoit des mesures, il s'agit des secteurs d'intérêt patrimonial exceptionnel, on prévoit des mesures qui correspondent au programme d'intégration et d'implantation architecturale. Ce qui veut dire que chaque projet de construction, bien sûr, de rénovation même relativement mineure, sera examiné par un comité d'experts de façon à s'assurer que les travaux prévus justement s'intègrent aux caractéristiques du milieu.

1220

Ce qui arrive, c'est qu'il s'agit de secteurs donc très riches et assez complexes, ce qui fait que des simples normes ne seraient pas suffisantes. Par exemple, je ne sais pas, moi, d'obliger la construction en brique ou d'obliger des fenêtres de telle grandeur, ce ne serait pas suffisant.

1225

Par contre, dans les secteurs qui apparaissent en couleur un peu moins forte, on a donc des secteurs patrimoniaux d'un niveau intéressant, où là la mesure peut être le PIA encore une fois, où selon le cas aussi, certaines normes.

1230

Donc il s'agit, par exemple, de secteurs qui sont caractérisés par justement des matériaux de construction uniformes, des hauteurs uniformes, des reculs par rapport à la rue qui sont uniformes, des choses donc qui peuvent être normées et ces normes seront donc appliquées, sont donc définies et appliquées par chaque arrondissement en totale conformité avec le Plan d'urbanisme.

1235

Les secteurs finalement qui apparaissent en couleur orange sont des secteurs urbains d'intérêt. Là, il s'agit avant tout de sensibiliser les propriétaires quant à la valeur du secteur où ils se trouvent de façon à éviter que quand les travaux se font, ils se fassent sans tenir compte du caractère de lieux.

1240

Il s'agit souvent de secteurs beaucoup plus récents, par exemple, de secteurs ici dans l'ouest de Côte Saint-Luc, de secteurs qui datent des années 50 et 60, donc des secteurs qu'on n'associe pas nécessairement à un patrimoine bâti de façon traditionnelle, mais qui représentent des caractéristiques, donc qu'il vaut la peine de préserver.

1245

Soulignons également les propriétés institutionnelles, les grandes propriétés institutionnelles qui sont protégées de la même façon que les secteurs d'intérêt exceptionnel, c'est-à-dire par PIA. Pensons, par exemple, au Collège Macdonald ici, où même s'il s'agit évidemment d'un propriétaire public, on veut éviter que des modifications ou des constructions malheureuses viennent dénaturer les lieux.

1250

LE PRÉSIDENT:

1255 Ce que je vous entends dire, monsieur Sainte-Marie, c'est qu'une partie des secteurs qui constituent le patrimoine bâti vont obligatoirement faire l'objet de mesures réglementaires de la part des arrondissements mais que d'autres faisant partie du patrimoine bâti, mais qui sont qualifiés d'intérêt, là, il y aura pas nécessairement de règlement pour préserver leur qualité?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1260 C'est exact. Ça correspond donc à une gradation du niveau de valeur patrimoniale. Il y a toute la division du patrimoine et de la toponymie qui a travaillé à faire l'inventaire et l'évaluation du patrimoine sur l'ensemble du territoire pendant un an et demi et donc cette équipe en est arrivée en collaboration avec les arrondissements à la carte que nous voyons ici et aux mesures donc qui
1265 correspondent évidemment aux couleurs sur la carte.

LE PRÉSIDENT:

1270 Maintenant, monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'il est pensable que des citoyens qui ne seraient pas tout à fait à l'aise, ou pas satisfaits ou considéreraient que leur secteur mériterait plus de protection, de faire des représentations pour bénéficier des mesures de protection, de mesures de protection réglementaire ou du PIA, qui est une façon d'éviter que des matériaux ou des formes dénaturent le paysage? Est-ce que les citoyens pourraient faire des représentations?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1275 Absolument. Je pense que la présente consultation publique est l'occasion de faire ça. Également éventuellement, les chapitres d'arrondissements pourront permettre, parce que rien n'exclut que quand un chapitre d'arrondissement sera adopté, qu'il y ait pas des modifications qui
1280 soient également adoptées au Plan d'urbanisme. Donc, si on modifie le statut d'un secteur ou si on ajoute des secteurs, bien, ça pourra être intéressant.

1285 J'ai oublié de mentionner également la politique du patrimoine qui est en voie d'élaboration et qui va être soumise à la consultation publique cet automne. Cette politique du patrimoine va couvrir non seulement le patrimoine bâti mais également l'ensemble des éléments patrimoniaux qui contribuent à la création d'un cadre de vie de qualité à l'acquisition des connaissances, des savoir-faire, et caetera.

LE PRÉSIDENT:

1290 Madame Chauvin, vous aviez une question complémentaire là-dessus?

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

1295 Juste une question de précision. Dans une autre assemblée, vous avez expliqué que la carte du patrimoine bâti permet d'identifier les secteurs sur lesquels il y aurait des outils de contrôle de l'aménagement du territoire, donc pour veiller à ce qu'on appelle l'intégration architecturale, mais que les municipalités aussi ont certains pouvoirs en vertu de la Loi sur les biens culturels.

1300 Quelle serait la procédure qu'un citoyen devrait suivre s'il est de son opinion qu'un bâtiment ou un ensemble de bâtiments devrait faire l'objet de mesures de protection, soit en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, comme s'il y avait un secteur rose qui manquait sur la carte ici, ou soit en vertu de la Loi sur les biens culturels? Par où est-ce qu'il faut passer puis à qui on parle?

1305

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

 Je pense qu'encore une fois, les consultations publiques qui se tiennent maintenant sont un bon moyen. Évidemment, on peut toujours approcher la Ville dans d'autres contextes.

1310

 Vous avez raison d'évoquer la Loi sur les biens culturels puisqu'effectivement, la Ville, en plus des pouvoirs urbanistiques qu'on évoquait à l'instant, a le pouvoir de décréter différents sites du patrimoine. Il en existe déjà un certain nombre, par exemple, le Monastère des pères de Sainte-Croix sur le boulevard Gouin.

1315

 Mais il y a un ensemble de 19 secteurs qui sont identifiés, voilà, sur la carte qui est maintenant projeté, qui comprennent donc l'ancien village de Senneville, le centre de Sainte-Anne-de-Bellevue, le vieux village de Pointe-Claire, le noyau institutionnel de Lachine, et caetera.

1320

 Donc l'ensemble de ces secteurs sont vus comme étant potentiellement des sites du patrimoine et là, les mesures de protection s'apparentent à celles qui s'appliquent dans les secteurs qui sont protégés par le gouvernement du Québec, parce que le gouvernement du Québec aussi a des pouvoirs en matière de protection du patrimoine. Par exemple, le site du mont Royal est protégé par le gouvernement du Québec.

1325

LE PRÉSIDENT:

 Madame Rocque, vous aviez une deuxième question?

1330

M^{me} SYLVIE ROCQUE:

1335 Oui, monsieur le président. Alors la deuxième question, si j'ai bien compris aussi dans la
présentation de ce soir, où on référerait aux chapitres qui seront présentés ou introduits par les
arrondissements qui auraient la même valeur légale qu'une modification au Plan d'urbanisme,
moi, ma question est la suivante.

1340 Est-ce qu'il va exister à la Ville de Montréal une espèce de mesure supra pour garantir les
droits qui semblent rattachés au Plan d'urbanisme pour éviter la chose suivante, et je cite un
avocat payé par la Ville de Montréal dans un dossier qui disait:

**«La croyance selon laquelle la démocratie a sa place dans les cas de
changement de zonage...»**

1345 parce que quand on parle de modification au Plan d'urbanisme, ça peut avoir des
conséquences sur le zonage

**«... est fausse. En réalité, c'est de la bullshit. Le droit démocratique
n'existe plus dans ce domaine.»**

1350 Cet avocat souligne qu'au pays:

**«Seul le Québec maintient des possibilités de consultation
référendaire en la matière qui sont presque réduites à néant
depuis 96 et donc ,on tente de réduire peu à peu le droit des
citoyens en matière de changement de zonage.»**

1360 Alors moi, ma question est très claire. C'est est-ce qu'il va exister une mesure supra pour
faire en sorte de garantir ce droit aux citoyens hors cour, parce que des démarches légales
coûtent minimum 15 000 \$ pour les citoyens pour se faire dire que ce droit finalement n'existe plus,
que c'est de la bullshit...

LE PRÉSIDENT:

1365 Écoutez, madame Rocque, on ne parlera pas...

M^{me} SYLVIE ROCQUE:

1370 Est-ce qu'il va exister des modalités pour garantir ce droit dans le cas où on va tout
chambarder les plans d'aménagement d'urbanisme?

LE PRÉSIDENT:

1375 D'accord. Vous comprendrez qu'on ne partira pas d'une citation d'avocat dans un journal comme point de départ, mais on va certainement voir ce que la loi prévoit comme intervention possible. Vous avez déjà commencé à répondre à ça tout à l'heure, monsieur Sainte-Marie.

1380 Mais le point précis de madame Rocque est très pertinent ici. Est-ce que la Ville, par une de ses instances, d'une part, a un droit ultime, si vous voulez, est-elle quelque part la dernière à prendre une décision là-dessus et en même temps, de quel mécanisme les citoyens pourraient-ils disposer pour s'assurer justement que la décision en bout de ligne ne réduit pas à néant peut-être les représentations qu'ils ont pu faire?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1385 Je pense que les gestes posés par la Ville évidemment doivent se faire conformément à la loi qui est là justement pour protéger les droits des citoyens.

LE PRÉSIDENT:

1390 Madame Rocque a fait allusion à la modification du Plan, d'accord, qui est une démarche initiée par les arrondissements. Mais est-ce que ça veut dire que le Conseil d'arrondissement pourra par simple résolution modifier le Plan d'urbanisme?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1395 Non, pas du tout. C'est le Conseil municipal qui adopte le Plan et qui modifie le Plan et toute modification du Plan donc est une décision du Conseil municipal. L'arrondissement, lui, a le pouvoir de demander une modification au Conseil municipal en ce qui concerne tel, tel, tel éléments sur son territoire.

1400

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Madame Chauvin.

1405 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Toujours une question de précision. Dans les documents d'arrondissements, comme dans le document central, si je peux me permettre de l'appeler comme ça, on indique, donc on fait une distinction entre des secteurs établis et des secteurs à transformer ou à construire.

1410

Une fois que le Plan sera adopté, les arrondissements devront adopter un règlement de concordance qui permet d'assurer que la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement est conforme au nouveau Plan.

1415 Est-ce que la structure du Plan d'urbanisme est telle que les règlements de concordance ne devront être adoptés que pour les secteurs à construire et à transformer, ou ils peuvent aussi -- dans le fond, ma question, c'est qu'est-ce qui arrive avec les secteurs établis? Est-ce qu'on dit que la réglementation actuelle n'est pas modifiée ou non?

1420 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Pour les secteurs établis, évidemment tout dépend de la réglementation qui existe présentement. La réglementation de zonage doit être conforme au Plan pour chacun de ces éléments et pour tout le territoire, donc bien sûr aussi pour les secteurs établis.

1425 On peut imaginer effectivement que déjà pour plusieurs secteurs établis, le zonage va dans le sens de maintenir les caractéristiques du secteur mais ça peut être différent.

1430 C'est clair qu'il y a des changements d'orientation dans le Plan actuel par rapport au Plan précédent; que la réglementation de zonage était conforme au Plan, est conforme au Plan précédent, qui est toujours en vigueur, et donc nécessairement devra être changée.

1435 Je pense, par exemple, aux abords de l'autoroute Métropolitaine où dans le Plan précédent, il était plutôt envisagé de construire, enfin de soutenir la construction d'un ensemble de bâtiments de fort gabarit qui aurait protégé les secteurs résidentiels situés un peu plus loin.

1440 Là, il y a un changement d'orientation. On s'aperçoit que ces secteurs-là de façon générale sont en bon état et que les citoyens peut-être sont moins sensibles que les urbanistes l'imaginent et que finalement, ce qui risquerait plus d'affecter ces secteurs-là, c'est si justement on se mettait à construire des immeubles de forte densité.

1445 Donc l'orientation actuelle, c'est de maintenir les densités dans ces secteurs-là. Donc il est probable que dans ces cas-là, pour des secteurs qu'on souhaite confirmer comme établis, il faudra s'assurer que le zonage est changé. Et, bien sûr, le zonage de chaque arrondissement fera l'objet de certificat de conformité, c'est-à-dire qu'il sera analysé pour s'assurer que chacun des éléments est conforme au Plan.

LE PRÉSIDENT:

1450 Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1455 Oui. J'ai encore de la difficulté à bien comprendre. Supposons un zonage d'arrondissement qui est modifié, il est modifié par qui? Par l'arrondissement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

(Signe affirmatif).

1460

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Bon. Quelles sont les garanties démocratiques...

1465

LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi. Pour les besoins de l'enregistrement, la réponse de monsieur Sainte-Marie, c'est oui.

1470

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Oui. Excusez, oui, vous avez raison parce qu'elle peut pas écrire "Il a hoché de la tête". Alors, quelles sont les garanties démocratiques pour les gens -- parce que là, les gens invoquent des pratiques démocratiques différentes selon les arrondissements.

1475

Quelles sont les garanties démocratiques que les gens ont que ce zonage d'arrondissement fasse appel, c'est-à-dire consulte, qu'il y ait lien de consultation des citoyens et fasse appel à l'opinion des citoyens au moment de sa production?

1480

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

C'est que la procédure d'adoption d'un règlement doit être suivie pour que ce règlement-là soit évidemment en vigueur, d'une part. Donc ça, ça couvre l'aspect respect des mesures prévues par la loi pour s'assurer que les citoyens sont informés et consultés adéquatement.

1485

Par ailleurs, un règlement de zonage doit être conforme au Plan d'urbanisme. Donc, s'il y a pas conformité, le règlement de zonage n'est pas valable et ne peut pas s'appliquer.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1490

Très bien. Et à ce moment-là, qui décide de sa conformité au Plan d'urbanisme? Qui appose ce jugement-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1495

C'est l'exécutif qui traite, donc qui examine chacun des dossiers après analyse évidemment des services compétents.

1500

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

C'est l'exécutif de quoi?

1505

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Le Comité exécutif, excusez-moi, le Comité exécutif...

1510

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Le Comité exécutif de la Ville...

1515

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

... de la Ville, de l'ensemble de la Ville.

1520

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

De l'ensemble de la Ville de Montréal qui poserait ce jugement-là.

1525

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Le Comité exécutif au nom du Conseil. C'est un pouvoir qui est délégué par le Conseil municipal au Comité exécutif.

1530

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Et est-ce que le Conseil exécutif à ce moment-là est tenu, lui, de consulter la population ou d'informer la population préalablement à sa décision?

1535

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Non. C'est deux processus distincts. Alors il y a l'adoption comme telle du règlement de zonage qui doit se faire conformément à la procédure.

1540

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Ça, on y est, là, il y a consultation publique.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Il y a une consultation publique.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1545 Mais dans le jugement de la conformité d'un changement de zonage d'arrondissement, ça, il y a pas au niveau de la Ville centrale, il y a pas d'obligation?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1550 Le jugement de la conformité se fait sur la base des faits, pas sur les éléments...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1555 Mais s'il y a une controverse sur la base des faits, il n'y a plus que le tribunal pour trancher?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1560 Sans doute, oui. C'est la Commission municipale qui a juridiction dans cette matière-là.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Merci.

1565 **LE PRÉSIDENT:**

Madame Rocque.

M^{me} SYLVIE ROCQUE:

1570 Donc, il n'y a plus de référendum lié au changement de zonage. J'ai l'impression que tout va aller par le biais de la concordance.

LE PRÉSIDENT:

1575 Alors on va aller chercher l'information à ce niveau-là. Est-ce qu'il y a un processus référendaire pour les changements de zonage, monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1580 C'est-à-dire qu'à la suite de l'adoption du Plan d'urbanisme, il y aura donc modification des règlements de zonage pour les rendre conformes. Par la suite, toute modification de zonage sera soumise à la même procédure qu'actuellement, y compris la possibilité d'un recours à un référendum.

1585

LE PRÉSIDENT:

Pouvez-vous donner quelques détails là-dessus, qu'est-ce que c'est le recours à un référendum éventuellement?

1590

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Ce qui arrive, c'est que, quand il y a un projet de changement de zonage dans une zone, les citoyens de cette zone et des zones contiguës sont informés. S'ils s'opposent à cette modification, ils peuvent signer un registre, il y a une période qui est bien prévue pour signer un registre. Si suffisamment de citoyens signent le registre, l'arrondissement est obligé de faire un référendum sur la proposition de modification de zonage. C'est ce qui est déjà en vigueur.

1595

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Est-ce qu'on peut prendre un cas d'espèce, monsieur?

1600

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Oui.

1605

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Est-ce qu'on peut prendre un cas d'espèce? Vous avez évoqué tantôt pour le coin ici la volonté de protéger la rivière à l'Orme. Là, vous avez évoqué l'idée d'une étude qui serait finie en 2004 et qui serait intégrée au Plan de transport. Est-ce qu'il s'agit de juste pour le désenclavement du territoire ou pour l'ensemble des quatre éléments que vous avez évoqués dans votre exemple pour l'Anse-à-l'Orme?

1610

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

La planification détaillée de l'Anse-à-l'Orme va intégrer l'ensemble de la problématique, c'est-à-dire les éléments de transport, les éléments de protection, de mise en valeur des éléments naturels, les éléments de développement également.

1615

1620

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Y compris donc la protection de la rivière à l'Orme?

1625

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Bien sûr.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1630

Bon. Quelle sera la protection de la rivière à l'Orme si la proposition que vous faites dans le Plan d'urbanisme est adoptée? Est-ce qu'à ce moment-là, ça garantira à la rivière à l'Orme une forme de statut qui déterminerait ensuite, qui deviendrait contraignant pour les projets de quelqu'un qui voudrait au contraire avoir une autre représentation de cette protection de la rivière à l'Orme?

1635

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

L'idée de consacrer la rivière à l'Orme comme écoterritoire est exactement celle-là. C'est-à-dire de s'assurer non pas qu'il y aura aucun développement dans le secteur mais que le développement se fera en maintenant l'ensemble des éléments naturels d'intérêt.

1640

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Si je suis un citoyen qui veut protéger la rivière à l'Orme, ma stratégie devrait consister à m'assurer que votre proposition que vous avez dans votre Plan soit inscrite dans le Plan d'urbanisme?

1645

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Là, je ne veux pas me mettre à la place du citoyen mais je pense que ça serait une bonne façon. C'est tout à fait en tout cas l'objectif qu'on poursuit. En identifiant le secteur de la rivière à l'Orme comme écoterritoire, l'idée, c'est justement de protéger ses caractéristiques naturels.

1650

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Merci.

1655

LE PRÉSIDENT:

Madame Chauvin. Ça va?

1660

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Oui.

1665

LE PRÉSIDENT:

Madame, je vous remercie beaucoup. Vous pourrez vous réinscrire si vous avez d'autres questions.

1670

M^{me} SYLVIE ROCQUE:

Merci beaucoup.

1675

LE PRÉSIDENT:

J'invite maintenant monsieur René Arsenault.

1680

M. RENÉ ARSENAULT:

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

1685

Bonsoir, monsieur Arsenault.

M. RENÉ ARSENAULT:

1690

C'est plus pour clarification maintenant parce que j'avais des questions mais je pense que vous avez bien répondu à mes questions, mes "concerns".

LE PRÉSIDENT:

1695

Vous les adressez à moi, vos questions, s'il vous plaît.

M. RENÉ ARSENAULT:

1700

Excusez, oui. Je veux savoir, est-ce que vous êtes capable de rentrer en détail de certains secteurs? On parlait de l'Anse-à-l'Orme ou Morgan. Est-ce que c'est aujourd'hui qu'on peut poser des questions concernant l'intersection même, qu'est-ce que...

LE PRÉSIDENT:

1705

Posez votre question, on va aller le plus loin possible.

M. RENÉ ARSENAULT:

1710

O.K., parfait. Donc je veux savoir qu'est-ce que vous prévoyez faire sur l'intersection de Morgan et la 2-20?

LE PRÉSIDENT:

1715 Bon. Pour les besoins de la cause, je vais voir si les gens du service sont capables d'aller à ce niveau de détail là. Et pour les besoins de la Commission, monsieur, c'est une intersection qui ressemble à quoi?

M. RENÉ ARSENAULT:

1720 La 2-20, c'est...

LE PRÉSIDENT:

1725 La 2-20, je m'excuse, j'avais mal compris. Très bien.

M. RENÉ ARSENAULT:

1730 La 2-20, bien maintenant c'est la 20. Dans le temps, c'était la 2-20.

LE PRÉSIDENT:

Oui.

1735 **M. RENÉ ARSENAULT:**

C'est la 20 près de la 40.

LE PRÉSIDENT:

1740 Très bien.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1745 Je vais demander à mon collègue Alain Trudeau de répondre à la question.

M. ALAIN TRUDEAU:

1750 La proposition qui est présentement étudiée, il y a deux objectifs qui sont retenus. On essaie d'abord de mettre en valeur les gares de train de banlieue qui existent présentement à l'intérieur du territoire, puis comme monsieur Sainte-Marie l'a dit tantôt, on essaie d'emmener le plus de gens possible dans ces gares-là.

LE PRÉSIDENT:

1755 Rapprochez-vous du micro. C'est un petit peu mieux comme ça, oui.

M. ALAIN TRUDEAU:

1760 Donc dans ce contexte où on veut favoriser l'utilisation du transport collectif et favoriser notamment l'utilisation de la gare de Baie d'Urfé, c'est de favoriser l'accès pour les gens qui habitent dans la partie nord du territoire, c'est-à-dire au nord de la gare, un accès routier à cette gare. Pourquoi routier, parce que les autobus doivent emprunter un lien routier pour s'y rendre parce que présentement, on peut pas partir de Pierrefonds et accéder à cette gare de train.

1765 Donc pour répondre à votre question, qu'est-ce qu'on prévoit à cet endroit, c'est d'y amener un projet routier et forcément de revoir l'échangeur qui est présentement à l'angle de la 2-20 et du boulevard Morgan.

1770 Si vous allez sur les lieux, vous savez lorsqu'on arrive au nord, on voit un immense mur là. Donc l'idée, ça serait de percer le mur et de prolonger le boulevard Morgan vers le nord et conséquemment de permettre aux gens qui habitent dans le secteur nord d'accéder à ce territoire, à cette gare de train pour utiliser le train et se rendre au centre-ville. Donc c'est la proposition qui est étudiée.

1775 **LE PRÉSIDENT:**

 Monsieur Arsenault, deuxième question?

1780 **M. RENÉ ARSENAULT:**

 Ça répond à ma question. Deuxième partie, c'est parfois, là, on parle d'avoir un accès de la 40 jusqu'à la 20, si vous voulez. Je veux savoir comment vous proposez de protéger la partie sud de Morgan, ce qui est appelé vraiment Morgan Road, c'est pas le boulevard, mais 1785 c'est Morgan Road. C'est une partie résidentielle.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

 Au sud de quoi?

1790 **M. RENÉ ARSENAULT:**

 Sud de la 20. Parce que de la 40, il y a une partie de Morgan Boulevard. Après, sud de la 20, le boulevard 20, c'est Morgan Road. C'est une partie résidentielle. Donc, je veux savoir 1795 comment vous proposez de protéger cet accès-là, cette rue-là si vous voulez.

LE PRÉSIDENT:

 Quand vous dites protéger, monsieur Arsenault, est-ce que c'est soit sur le plan naturel 1800 ou à cause de son caractère résidentiel actuel?

M. RENÉ ARSENAULT:

Oui, justement la deuxième partie, trafic.

1805

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Monsieur Sainte-Marie.

1810

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Je vais demander à mon collègue Alain Trudeau de répondre à nouveau.

LE PRÉSIDENT:

1815

Monsieur Trudeau.

M. ALAIN TRUDEAU:

1820

Les gens qui vont venir du nord, on imagine que les gens vont utiliser les stationnements incitatifs qui vont être prévus à la station Baie d'Urfé. Donc ils vont stationner là. Donc normalement, ces gens-là ne vont pas continuer à emprunter le boulevard Morgan en direction sud pour rejoindre le Lakeshore.

1825

Quant aux gens qui sont présentement sur le boulevard Morgan, bien eux vont continuer, comme ils le font présentement, soit d'aller à pied ou en auto à leurs occupations. Donc, on voit pas un accroissement de la circulation au sud de la 2-20 le long du boulevard Morgan.

1830

Et les gens qui vont utiliser le boulevard Morgan au nord de la 2-20 le feraient normalement soit pour accéder à la gare ou tout simplement pour accéder à l'autoroute 2-20 et aller soit vers Vaudreuil ou le centre de Montréal.

LE PRÉSIDENT:

1835

Mais monsieur Trudeau, admettons qu'il y aurait quand même, à un moment donné, un certain accroissement suite au changement, quel genre de mesures la Ville ou l'arrondissement peut-il prendre ou quel genre d'intervention les citoyens peuvent-ils faire pour préserver...

M. ALAIN TRUDEAU:

1840

La quiétude des lieux. Revenons à une discussion que nous avons eue au Plateau Mont-Royal et lorsqu'on parlait des mesures d'apaisement de la circulation.

1845 Donc, si les gens le long du boulevard Morgan qui habitent là se voyaient pénalisés par l'accroissement de la circulation, on peut mettre en place différentes mesures qui pourraient dévier la circulation automobile vers les axes qui sont prévus pour accueillir ce genre de circulation.

1850 Donc on avait dit, lors d'une dernière rencontre, puis on en parle encore une fois ce soir, il est possible de mettre en place des mesures de mitigation, d'apaisement de la circulation qui peuvent aller, on peut avoir, par exemple, ce qu'on appelle des dos d'âne.

1855 On peut avoir un rétrécissement de la chaussée qui permet de réduire les vitesses parce que souvent les gens se plaignent des vitesses. Les enfants jouent dans les rues. Surtout le long du boulevard Morgan, si ma mémoire est bonne, il y a pas de trottoir. Donc, on a beaucoup d'espace pour jouer...

M. RENÉ ARSENAULT:

1860 Il y en a un mais c'est pas vraiment un trottoir traditionnel, mais there is a bridle path.

M. ALAIN TRUDEAU:

1865 D'accord. Donc, il y a beaucoup de gens qui peuvent, ou ils vont jouer dans la rue ou en tout cas s'amuser au bord des terrains et des résidences. Donc, les gens sont en droit de se dire: "Oui, il peut y avoir des problèmes de sécurité".

 Donc, on peut mettre en place des séries de mesures qui apaisent ou qui détournent la circulation le long de votre boulevard.

1870 **LE PRÉSIDENT:**

 Qui aurait la responsabilité de ça, monsieur Trudeau, à votre connaissance?

M. ALAIN TRUDEAU:

1875 Présentement ce sont les arrondissements et dans le futur, ça serait aussi les arrondissements qui auraient à mettre en place ces mesures. Évidemment les services centraux de la Ville de Montréal, si nécessaire, peuvent faire une étude de circulation afin de bien comprendre les déplacements des gens.

1880 Avant d'intervenir sur une action donnée le long du boulevard Morgan, on doit comprendre comment la circulation dans le secteur Morgan, qui peut même aller jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, quels sont les...

1885 **M. RENÉ ARSENAULT:**

C'est déjà fait, cette étude.

1890 **M. ALAIN TRUDEAU:**

C'est déjà fait, bon, bien tant mieux! Donc une fois qu'on connaît, ça, c'est les services centraux qui pourraient faire ça. Une fois que c'est identifié, il revient à l'arrondissement de mettre en place les mesures d'apaisement de la circulation, comme les arrondissements le font présentement.

1895

LE PRÉSIDENT:

Madame Chauvin.

1900 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

C'est pas un secteur que je connais très bien mais il y a quand même plusieurs projets de mesures préférentielles de transport collectif dans l'axe des montées de l'ouest de l'île.

1905

La question de monsieur Arsenault fait référence au prolongement, si j'ai bien compris, du boulevard Morgan entre les deux autoroutes. Est-ce que c'est lié à des mesures préférentielles de transport collectif à cet endroit-là ou ailleurs mais dans la même architecture de réseau, si je peux dire?

1910 **M. ALAIN TRUDEAU:**

On le voit bien, pour répondre à votre question, on le voit très bien ici sur la carte. Une fois qu'on va avoir défini le tracé du prolongement du boulevard Morgan, c'est pas seulement le boulevard Morgan, c'est aussi le boulevard Pierrefonds qui va aller se connecter au boulevard Morgan, les mesures qui vont favoriser la circulation des autobus se situent entre la 20 et l'actuel boulevard Pierrefonds.

1915

En ce qui a trait à la partie sud du boulevard Morgan, comme on le voit sur la carte, il y a pas de mesures préférentielles qui favorisent la circulation des autobus mais bien seulement au nord. Donc dans ce cas-là, il y a pas de mesures qui favorisent la circulation des autobus au sud. C'est surtout au nord que ça se produit.

1920

Un complément d'information que mes collègues viennent de me transmettre. Le boulevard Morgan, une autre façon de protéger la quiétude des riverains, évidemment c'est via le plan de camionnage. Un plan de camionnage, c'est tout simplement un plan qui indique où les camions peuvent circuler. Un plan de camionnage fait aussi l'objet d'une consultation.

1925

Je sais pas s'il y en a un dans votre arrondissement. Mais lorsqu'il y en aura un, on pourrait décider d'interdire la circulation des camions, sauf évidemment s'il y a une livraison locale.

1930 Si vous avez besoin d'une livraison, vous avez acheté un bien, les gens peuvent aller chez vous évidemment avec le camion.

Sinon, il est interdit aux camions d'utiliser ce lien et on dirige les camions vers les axes appropriés pour leur circulation, ce qui constitue une autre façon d'apaiser les nuisances dues à la circulation des véhicules lourds.

1935

LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur.

1940

M. RENÉ ARSENAULT:

Est-ce que je peux répondre?

1945

LE PRÉSIDENT:

Non. Vous avez donné vos deux questions. Si vous avez un commentaire, vous pourrez le refaire en deuxième partie. D'accord. Merci, monsieur Arsenault. Monsieur Michael Labelle, s'il vous plaît.

1950

M. MICHAEL LABELLE:

Bonsoir, monsieur le président.

1955

LE PRÉSIDENT:

Monsieur, monsieur Labelle.

M. MICHAEL LABELLE:

1960

Messieurs les commissaires. Je pense que j'ai réussi à réduire mes quatre questions en deux!

LE PRÉSIDENT:

1965

C'est bien.

M. MICHAEL LABELLE:

1970 Est-ce que dans le Plan qui nous a été présenté ce soir, peut-être que je peux juste expliquer le concept. Est-ce qu'il y a des barèmes de qualité très sévères qui sont établis? À titre d'exemple de barèmes de qualité, parlons des trottoirs.

1975 Trottoirs dans les projets résidentiels, minimum superficie de zone pédestre, marchable, par x kilomètres de voie résidentielle. Simplement parce que dans les projets résidentiels, les promoteurs construisent sans trottoir parce que c'est eux qu'il faut qu'ils payent. Ça fait que s'il faut qu'ils payent, il veulent pas le faire.

1980 Est-ce qu'il a des barèmes de qualité stricte dans le document qui vient de nous être présenté ce soir au point de vue de la qualité de construction, et caetera?

LE PRÉSIDENT:

1985 Donc monsieur Sainte-Marie, peut-être autant au niveau, par exemple, des superficies ou des longueurs requises que des exigences de qualité dans la construction.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1990 Ce qui est prévu à la page 142 du document, monsieur le président, c'est différents principes d'aménagement du domaine public. Par exemple, puisqu'on parle des milieux résidentiels, d'assurer la création d'un environnement urbain convivial, sécuritaire et privilégiant justement les déplacements piétonniers.

1995 Il s'agit notamment de privilégier les caractéristiques suivantes:

2000 ***«Une grille de rue structurée, des îlots de taille réduite encourageant la marche, des chaussées de largeur réduite autorisant le stationnement sur rue et favorisant une réduction de la vitesse de circulation des véhicules, la présence de trottoir en bordure des rues et un éclairage adéquat des rues et des parcours piétonniers.»***

2005 Alors il y a des principes aussi qui s'appliquent dans les secteurs à fort achalandage piétonnier comme les secteurs commerciaux et également sur les places, les squares et les autres lieux publics.

LE PRÉSIDENT:

2010 Mais monsieur Sainte-Marie, au-delà des principes qui sont quand même en termes assez généraux, qui et comment se définissent, par exemple, les largeurs minimum de trottoir,

l'endroit où il y a obligation de mettre un trottoir ou une autre, enfin une traversée de piétons peut-être ou des mesures de cette nature-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2015

C'est à chacun des arrondissements de définir les normes qui s'appliquent.

LE PRÉSIDENT:

2020

Et comme effectivement monsieur Labelle disait tout à l'heure, il y a bien des cas où désormais, quand on fait des développements résidentiels, on exige du promoteur qu'il installe ces équipements-là, enfin on exige en principe. Comment s'assure-t-on d'abord que c'est fait puis deuxièmement, que c'est fait selon les principes ou les normes établies?

2025

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Si on voulait obliger les arrondissements à avoir des normes précises, il faudrait se prononcer là-dessus dans le document complémentaire, ce qui n'est pas le cas dans le projet de document complémentaire qui est présentement intégré au document soumis à la consultation publique.

2030

LE PRÉSIDENT:

2035

Brièvement pour la compréhension de tout le monde, c'est quoi le document complémentaire, monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2040

Le document complémentaire, c'est la troisième partie du Plan d'urbanisme qui précise donc des règles et des critères qui devront être intégrés dans le Plan. Je pense que c'est un très bon exemple de la nature du document complémentaire, c'est-à-dire que dans la partie 1, on a la section, au chapitre 2.5, pardon, des principes d'aménagement du domaine public.

2045

Si on voulait traduire ces principes d'aménagement en disant, par exemple, ça prend des trottoirs au minimum de 1,5 mètre ou de 2 mètres, ou un niveau d'éclairage de tant de lux, ou des arbres à telle fréquence sur la rue, et caetera, ces éléments-là pourraient se retrouver dans le document complémentaire.

LE PRÉSIDENT:

2050

D'accord. Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2055 Sans vouloir faire une description exhaustive, mais bon, il me semble, je ne sais plus c'est dans quelle loi, qu'on n'a pas le droit de vendre une maison qui n'a pas d'eau. On est obligé de fournir de l'eau.

2060 Est-ce qu'on est obligé de fournir des égouts sanitaires, pluviaux puis des trottoirs ou pas du tout? Puis est-ce que la Ville aurait, la Ville ou l'arrondissement, la compétence d'établir des obligations comme celles-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2065 Pour les égouts, de façon générale oui. Il y a des arrondissements, par exemple, à Baie d'Urfé où le développement qui s'est fait s'est fait sans réseau d'égouts et la caractéristique donc du milieu qu'on veut protéger en est une où justement il y a pas de réseau d'égouts.

2070 Mais évidemment de façon générale à Montréal, oui, il y a obligation de se brancher sur un réseau d'égout à la fois sanitaire et il y a des égouts pluviaux également dans les rues.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2075 Il n'y a rien qui oblige que les rues soient asphaltées, qu'il y ait des trottoirs, qu'il y ait des puisards à telle fréquence? La seule obligation, c'est de fournir l'eau?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2080 Non, excusez-moi, je suis réducteur.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

C'est moi qui est réductrice!

2085 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

2090 Non. Il y a effectivement toutes sortes d'obligations à ce niveau-là, que les rues soient asphaltées. La question des puisards, ça a rapport avec les égouts pluviaux, que les rues soient éclairées, et caetera. Tout ça fait l'objet de protocole d'entente avec les promoteurs, entre la Ville et les promoteurs, et varie évidemment selon les milieux. C'est-à-dire que dans un milieu très dense, c'est évident que les exigences sont différentes que dans un milieu qui l'est beaucoup moins.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2095

Les ententes relatives aux infrastructures municipales sont sous la responsabilité des arrondissements. Est-ce que ces règlements, l'adoption de ces règlements sont susceptibles d'approbation référendaire?

2100

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Il y a donc des exigences qui s'appliquent à travers la Ville. Mais l'application de ce règlement-là se fait par les arrondissements.

2105

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Est-ce que les règlements portant sur des ententes...

2110

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Juste un instant. La réponse à la question sur l'obligation référendaire, voulez-vous la donner formellement, s'il vous plaît?

2115

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Est-ce que les ententes relatives aux infrastructures municipales adoptées par votre règlement d'un Conseil d'arrondissement sont susceptibles d'approbation référendaire?

2120

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Non.

2125

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

J'aimerais demander une vérification là-dessus parce que je crois...

2130

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

On va vérifier mais je suis certain que non.

2135

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Je parle bien d'une section de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme dans les règlements d'urbanisme qui portent sur les ententes relatives aux infrastructures municipales. Alors ça fait l'objet d'un avis public mais ce n'est pas susceptible d'approbation référendaire?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

À ma connaissance, c'est exact. Mais on va vérifier.

2140

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Merci.

2145

LE PRÉSIDENT:

Alors vous nous reviendrez avec la réponse à la question. Bon. Monsieur Labelle, votre deuxième question.

2150

M. MICHAEL LABELLE:

Ma deuxième question, monsieur le président, j'essaie toujours de comprendre la délimitation de pouvoirs entre l'arrondissement et la grande Ville. Est-ce que dans votre document, c'est clair et de façon assez simple pour un commun mortel comme moi de comprendre c'est quoi la différence entre les pouvoirs au point de vue de réglementation qu'a l'arrondissement versus la grande Ville?

2155

LE PRÉSIDENT:

On va aller chercher le plus de précision possible à ce stade-ci là-dessus. Monsieur Sainte-Marie.

2160

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Alors, quand un citoyen demande un permis de construction ou un permis de transformation pour son immeuble, le permis est analysé par rapport à la réglementation qui est adoptée par l'arrondissement, réglementation de zonage, et caetera, qui est adoptée par l'arrondissement, qui relève de l'arrondissement.

2165

2170

Cette réglementation, pour être valide, doit être conforme, comme on le disait plus tôt, au Plan d'urbanisme. Donc, le citoyen normalement est en relation directe avec l'arrondissement et c'est l'arrondissement qui émet le permis et qui s'assure donc que les conditions requises sont réunies pour que le permis soit émis.

2175

Et les conditions sont définies dans la réglementation qui, elle aussi, est adoptée par l'arrondissement, donc à un niveau local, à un niveau qui permet dans l'esprit de la loi au citoyen d'être bien informé et de participer à l'adoption, à l'élaboration, à la modification de la réglementation.

2180

Comme je le dis, la cohérence d'ensemble est assurée par la conformité de la réglementation avec le Plan d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT:

2185

Mais monsieur Sainte-Marie, juste peut-être pour s'assurer qu'on comprend tous la même chose, le Plan d'urbanisme et la réglementation d'urbanisme, c'est quand même deux notions différentes. Bon.

2190

Le Plan d'urbanisme qui fait l'objet de la consultation ce soir en bout de ligne serait adopté par le Conseil municipal, d'accord. La réglementation d'urbanisme, à la lumière de ce qui a été dit, elle, elle relève des arrondissements. Je ne me trompe pas avec cette distinction fondamentale?

2195

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

C'est tout à fait exact.

LE PRÉSIDENT:

2200

Maintenant le lien entre les deux ou la chaîne de continuité entre les deux, elle est assurée par?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2205

La conformité, c'est-à-dire qu'un règlement d'urbanisme adopté par un arrondissement, pour être valide, pour être applicable, doit être conforme au Plan d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT:

2210

Ça répond à votre question, monsieur Labelle?

M. MICHAEL LABELLE:

2215

Pour ce soir, oui, parce que c'est tard.

LE PRÉSIDENT:

2220

D'accord. C'est peut-être pas effectivement clair ou limpide parfaitement pour tout le monde dans l'état actuel des choses mais c'est un "work in process".

M. MICHAEL LABELLE:

Oui. On aura d'autres occasions. Merci, monsieur le président.

2225

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Je demande à tout le monde de porter attention et peut-être de pas avoir de conversation en particulier à l'arrière de salle parce que ça peut gêner un peu le déroulement.

2230

D'accord.

J'appelle monsieur Richard Eastveld.

Mr. RICHARD EASTVELD:

2235

Good evening.

LE PRÉSIDENT:

2240

Bonsoir, monsieur. Good evening. Your first question.

Mr. RICHARD EASTVELD:

2245

Okay. I will get to the point. When will be approved -- I look at your Plan, I hear your presentation and I have not heard one word of the interchange of...

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner:

2250

Could you speak closer?

Mr. RICHARD EASTVELD:

2255

I have watched your presentation. I have listened to questions and so forth. I have looked at your book outside, I do not see any reference to the Sainte-Anne-de-Bellevue Interchange.

2260

And my question is coming and that is there was a plan that was put together and agreed to by the municipalities, the Macdonald College, the STCUM, the Quebec Government. We all attended the meetings. This is something that went over a period of four, five years. This is not a six-month deal.

Anyway, the question is when will the approved plan for that interchange be completed?

THE CHAIRMAN:

2265

For the benefit of everybody, Mr. Eastveld, that interchange was located where in Sainte-Anne-de-Bellevue? Is it autoroute 40?

Mr. RICHARD EASTVELD:

2270 20.

THE CHAIRMAN:

20, okay, right.

2275

Mr. RICHARD EASTVELD:

In essence what it was, it was a traffic survey done that everybody looked at because Morgan Road was going to be put through up to Pierrefonds Boulevard and in that consideration, it would open up an access for a lot more traffic. No argument.

2280

Traffic from the west going to the east could use Morgan North, if you like, Morgan Boulevard, to hook up to Pierrefonds, Anselme-Lavigne, anywhere you want to go, the Trans-Canada. Very good because there is serious traffic problem...

2285

THE CHAIRMAN:

I am sorry. What is your question? Because there was already a previous question about...

2290

Mr. RICHARD EASTVELD:

When is it going to be completed?

2295

THE CHAIRMAN:

Okay. Mr. Sainte-Marie, can you give us more information?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

2300

I am not sure what interchange you are referring to.

Mr. RICHARD EASTVELD:

2305

Sainte-Anne-de-Bellevue.

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

Are you referring to the extension or the connection of Pierrefonds Boulevard with Morgan Boulevard?

2310

Mr. RICHARD EASTVELD:

No.

2315

THE CHAIRMAN:

Could you please both address your -- I don't want, Mr. Eastveld, that you start a conversation with Mr. Sainte-Marie, I am sorry about that. So we will just try to locate very precisely the interchange you are talking about, please.

2320

Mr. RICHARD EASTVELD:

2-20 in Sainte-Anne-de-Bellevue. There is only one interchange.

2325

THE CHAIRMAN:

Is there an existing one?

2330

Mr. RICHARD EASTVELD:

Yes. That is what I am referring to.

THE CHAIRMAN:

2335

Could you show it on the map perhaps? Or do we have...

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2340

Un document d'arrondissement?

THE CHAIRMAN:

Do we have...

2345

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Le plan des espaces verts avec les rues locales.

2350

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

We will look at the question, Mr. President, because I don't think anyone here has the answer tonight.

2355 **THE CHAIRMAN:**

Okay. And we will hopefully have an answer before the end of the question period, okay, if we can.

2360 **Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:**

I am not sure that is possible, Mr. Chairman, because it doesn't seem that anyone here is quite aware of what interchange the gentleman is referring to. But maybe if we look at a map, this will clarify things and we can answer the question.

2365

THE CHAIRMAN:

But still, I would like to ask Mr. Eastveld perhaps if he could give us more, could you describe more? Is it an existing interchange or...

2370

Mr. RICHARD EASTVELD:

Yes, Sir.

2375 **THE CHAIRMAN:**

So, is it right in the village of Sainte-Anne-de-Bellevue?

Mr. RICHARD EASTVELD:

2380

No.

THE CHAIRMAN:

2385

So, where is it located versus the village?

Mr. RICHARD EASTVELD:

Highway 20.

2390

THE CHAIRMAN:

On route 20 at what height?

2395

Mr. RICHARD EASTVELD:

Just before the bridge. There is only one interchange on the 20 in Sainte-Anne-de-Bellevue, only one.

2400

THE CHAIRMAN:

We will try to show you a map here and you could try to...

2405

Mr. RICHARD EASTVELD:

That is it.

THE CHAIRMAN:

2410

That is it?

Mr. RICHARD EASTVELD:

2415

That is it.

THE CHAIRMAN:

Okay. So, what is your question? What may be changed with another...

2420

Mr. RICHARD EASTVELD:

There was, the studies were done, everything was done, all and they came out and everybody approved it. Okay. So, when is the work being finished?

2425

THE CHAIRMAN:

Monsieur Sainte-Marie, do you have, according to this gentleman, there was a study and perhaps indeed some expectations about this interchange. Are you in a position to tell us what is considered at that place?

2430

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

Unfortunately, we are not aware of the file. I believe it is either the responsibility of the Ministry of Transport. But we will look into it and we will come back with an answer.

2435

THE CHAIRMAN:

2440 Sir, you can stay there. My point will be this. If you could come with either an element of answer, of response tonight or perhaps tell us, confirm that you will not only look into it but perhaps tell us when you could get a response for that, then at least, we could tell that and make sure that later on, we find that response on the site, that information.

2445 **Mr. RICHARD EASTVELD:**

Thank you, Sir.

THE CHAIRMAN:

2450 Do you have a second question?

Mr. RICHARD EASTVELD:

2455 Yes, I do.

THE CHAIRMAN:

2460 Please.

Mr. RICHARD EASTVELD:

2465 Understanding again the transportation being opened up through the island, how do you propose to protect the quiet enjoyment of the residential heritage road Morgan South?

THE CHAIRMAN:

2470 That question has been asked already by Monsieur Arsenault before you. So I would still ask you perhaps to repeat in English what is considered to protect the quietness of that area, Monsieur Trudeau.

Mr. ALAIN TRUDEAU:

2475 Briefly, I mentioned that a study concerning the traffic calming could be done and defined the appropriate measures that could be implemented on the road to secure the quiet environment of Morgan Road South.

2480 I also mentioned that the truck plan will be elaborated and adopted by the City of Montreal could also...

Mr. RICHARD EASTVELD:

I am sorry. What plan?

2485

THE CHAIRMAN:

I am sorry, Sir. Please, if you have questions, we...

2490

Mr. RICHARD EASTVELD:

I didn't understand what he said.

2495

Mr. ALAIN TRUDEAU:

The truck plan, the truck route plan.

2500

Mr. RICHARD EASTVELD:

Thank you.

2505

Mr. ALAIN TRUDEAU:

That will be adopted and elaborated by the City of Montreal could forbid the access to the trucks on Morgan South. Obviously, if you have a delivery, they will go on this street but if not, they won't be allowed to go on that street.

2510

Also, as another person just mentioned, a study concerning the traffic in the sector of Sainte-Anne-de-Bellevue and Baie d'Urfé has already been done. So from the results of this study, if the borough wants, it could put in place traffic measures in place on Morgan South, so it could assure the quietness of the residents who live along that street, or boulevard I should say.

2515

THE CHAIRMAN:

Monsieur Trudeau, do you know if work like such as the one on a potential interchange or completing the interchange is of the nature to be submitted to an environmental impact study and eventually a public hearing on that aspect?

2520

Mr. ALAIN TRUDEAU:

Normally, they have, concerning the environmental impact analysis, they have criteria and I think one is related to the length of the project or the width of the project. I don't know by heart the criteria or the measures. But I don't think, if it is only to redesign the interchange, it will be submitted to an environmental impact analysis.

2525

Don't forget. If the project already is there, if the interchange is there and they are doing some modification on the property of the Transport Department, I am not sure. We could verify but I am not sure that the project will be submitted or has to be submitted to an environmental impact analysis.

2530

THE CHAIRMAN:

May I suggest that you include that aspect in your verification?

2535

Mr. ALAIN TRUDEAU:

Sure. And also we would like to have, when we will have more information concerning the project that Mr. Eastveld is talking about, well, we could put the two projects together and see if what they are planning to do will be submitted to an environmental impact analysis.

2540

THE CHAIRMAN:

That is it for your two questions at this stage.

2545

Mr. RICHARD EASTVELD:

Thank you, Sir.

THE CHAIRMAN:

2550

You could register again if you have additional questions. Monsieur Pierre Cardinal.

M. PIERRE CARDINAL:

2555

Bonsoir. Moi, c'est concernant le prolongement du boulevard Jacques-Bizard. Est-ce qu'il serait possible d'avoir le détail du projet ou de ce qui va se passer? Puis dans un deuxième temps, ce qui est ma deuxième question, est-ce que...

LE PRÉSIDENT:

2560

On va prendre la première, si vous permettez.

M. PIERRE CARDINAL:

2565

Oui.

LE PRÉSIDENT:

Donc le prolongement du boulevard Jacques-Bizard.

2570

M. PIERRE CARDINAL:

Jacques-Bizard jusqu'à la 40.

2575

LE PRÉSIDENT:

Oui. Alors, quel est l'état du projet et qu'est-ce qu'on peut prévoir?

M. PIERRE CARDINAL:

2580

Parce que dans votre documentation là, on voit des lignes, on voit...

LE PRÉSIDENT:

2585

Oui, d'accord, monsieur.

M. PIERRE CARDINAL:

2590

On voit pas de largeur, rien, ni de processus, comment on va procéder. C'est à quel niveau que ça va se régler? Au niveau du bureau d'arrondissement ou au niveau de la Ville de Montréal?

LE PRÉSIDENT:

2595

Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2600

Le détail du projet de raccordement du boulevard Jacques-Bizard à l'autoroute 40 n'est pas encore élaboré. On est au niveau de l'intérêt d'ajouter donc un lien nord-sud dans l'ouest de l'île. Il y a seulement trois liens nord-sud, vous le savez, le boulevard Saint-Charles, le boulevard Des Sources, le boulevard Saint-Jean.

2605

Le boulevard Jacques-Bizard présentement, à toutes fins pratiques, se butte au boulevard Pierrefonds et ce qui entraîne évidemment des problèmes de circulation. Mon collègue va poursuivre.

LE PRÉSIDENT:

2610

Monsieur Trudeau.

M. ALAIN TRUDEAU:

2615 Oui, merci. L'an passé, à l'époque de la Communauté urbaine de Montréal, les municipalités concernées avaient défini un projet de prolongement du boulevard Jacques-Bizard. De mémoire, je me souviens une partie du prolongement -- il y avait différentes options.

2620 Une partie du prolongement était faite un peu en dépression et avec, si je peux m'exprimer ainsi, avec une partie des matériaux qu'on avait enlevés pour faire la dépression, on voulait faire un genre de butte ou de mur anti-bruit, de manière à protéger les citoyens de part et d'autre de ce corridor.

2625 Bon. Le projet n'a jamais eu lieu. Le ministère des Transports qui, lui, doit, si le projet a cours, payer l'échangeur, à l'époque avait de l'argent de prévu pour l'échangeur. Il s'agirait de voir aussi, lorsque monsieur Sainte-Marie disait qu'on est dans les premières phases de l'élaboration du projet, de voir évidemment si le ministère des Transports est toujours disposé à financer la construction de l'échangeur.

2630 Mais ce qu'on peut imaginer, c'est un boulevard qui pourrait avoir une ou deux voies par direction avec un échangeur à l'autoroute 40.

LE PRÉSIDENT:

2635 Est-ce que l'emprise de ce boulevard-là est déjà connue et fixée, monsieur Trudeau?

M. ALAIN TRUDEAU:

2640 Oui, l'emprise est là. Les gens qui connaissent bien le territoire, c'est à l'est de l'entreprise Honeywell. Il y a un petit espace qui est encore boisé, gazonné, qui a de l'air un petit peu d'un bois, c'est l'emprise qui est réservée pour le prolongement du boulevard Jacques-Bizard.

LE PRÉSIDENT:

2645 Est-ce qu'elle est la propriété d'un organisme public, cette emprise-là?

M. ALAIN TRUDEAU:

2650 La partie municipale évidemment appartient aux arrondissements et le ministère des Transports avait déjà, à l'époque, réservé l'espace nécessaire pour construire l'échangeur. Ce n'est pas un échangeur en trèfle. Les gens vont dire: "Oui, il n'y a pas assez d'espace". C'est un échangeur qui rentre à l'intérieur de la propriété du ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT:

2655 Monsieur Cardinal.

M. PIERRE CARDINAL:

2660 Est-ce qu'il y a une façon, est-ce qu'il y aurait un document qui nous permettrait de consulter, par exemple, la largeur...

LE PRÉSIDENT:

2665 Voulez-vous adresser votre question à moi, s'il vous plaît, monsieur?

M. PIERRE CARDINAL:

2670 Est-ce qu'il serait possible de consulter un document ou d'avoir référence effectivement à l'ampleur du projet?

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'il y a une documentation précise?

2675 **M. PIERRE CARDINAL:**

Est-ce qu'il y a une référence parce que dans la documentation que vous avez sur votre site, il y a absolument rien relativement à ça.

2680 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

2685 Effectivement. En temps et lieu, l'information sera bien sûr rendue publique. Pour l'instant, le concept est justement ça, simplement un concept, une idée. Il y a pas de détails qui sont développés.

LE PRÉSIDENT:

Quand est-ce qu'on peut s'attendre à ce que ça soit prêt, ça, monsieur Sainte-Marie?

2690 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Je pense que ça ira avec l'étude de transport à laquelle mon collègue faisait référence plus tôt, étude de transport qui porte sur l'ensemble des liens aussi à développer dans l'ouest de l'île.

2695 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Et donc, on parle de quoi peut-être comme date pour ça?

2700 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

On parle de l'automne.

LE PRÉSIDENT:

2705 À l'automne 2004. Est-ce qu'on est susceptibles de trouver dans ce document-là une information plus précise du type de celle que monsieur Cardinal demande, au stade où serait cette politique-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2710

Il y a aura un concept plus élaboré mais évidemment, la plus grande importance est accordée au tracé à définir par rapport au raccordement du boulevard Pierrefonds avec le boulevard Morgan. Mais l'étude porte sur l'ensemble des liens dans l'ouest de l'île.

2715 **LE PRÉSIDENT:**

Et sur un projet comme celui-là, est-ce qu'il y a une forme ou une autre de consultation des citoyens qui est prévue, soit par la loi ou autrement, ou qui pourrait être instituée par la Ville ou l'arrondissement?

2720

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Mon collègue monsieur Trudeau va répondre.

2725 **LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Trudeau.

M. ALAIN TRUDEAU:

2730

Comme je le disais tantôt, il y a une étude qui est présentement en cours. L'étude est financée par étales*** par la Ville de Montréal et par le ministère des Transports du Québec. Je le disais tantôt, les résultats de cette étude vont être connus en 2004.

2735

Les arrondissements, lorsqu'on discute avec les arrondissements du fameux chapitre d'arrondissement, les arrondissements concernés nous disent: "Nous, évidemment, les résultats qui vont revenir de cette étude vont être intégrés directement à notre chapitre d'arrondissement". Donc on parle d'une première forme de consultation. Lorsque le chapitre d'arrondissement sera

2740 soumis à la consultation, évidemment, les gens vont pouvoir consulter en ce qui a trait au projet routier.

2745 En plus, lorsque le Plan de transport de la Ville de Montréal sera adopté en 2005, il y a une procédure de consultation aussi qui va être mise en place. Donc les citoyens normalement devraient avoir droit à deux consultations. Une première liée à l'adoption du chapitre d'arrondissement, seconde, lorsque le Plan de transport de la Ville de Montréal sera adopté en 2005.

LE PRÉSIDENT:

2750 Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2755 Ma question, c'était comment s'arrime l'objectif du Plan avec la réglementation de l'arrondissement, vous venez justement d'y répondre.

LE PRÉSIDENT:

2760 C'est ça, O.K.

M. PIERRE CARDINAL:

J'ai une deuxième question.

2765 **LE PRÉSIDENT:**

Mais c'était votre deuxième question, monsieur Cardinal.

M. PIERRE CARDINAL:

2770 Comment pouvez-vous adopter un Plan d'urbanisme puis...

LE PRÉSIDENT:

2775 Monsieur, adressez votre question à moi. J'hésite un peu à vous donner cette deuxième, ça devient une troisième question.

2780 Vous pourrez vous réinscrire puis revenir parce que j'ai appliqué la règle jusqu'à maintenant de donner deux questions par citoyen, d'accord?

M. PIERRE CARDINAL:

Ça va.

2785 **LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup de votre compréhension. Monsieur Julian Rodriguez, s'il vous plaît.

Avant que monsieur Rodriguez parle, before you speak, Sir, please sit down.

2790

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

Sure.

2795 **LE PRÉSIDENT:**

Asseyez-vous. Je voudrais juste dire que s'il y a des gens qui veulent s'inscrire encore pour des questions, je vous demande de le faire maintenant, au cours des cinq prochaines minutes, parce qu'après monsieur Rodriguez, on va prendre une pause et on reviendra ensuite avec toujours les questions évidemment qui sont encore inscrites, mais j'aimerais quand même qu'on puisse fermer le registre des questions.

2800

So before Mr. Rodriguez asks his questions, I will tell you that you still have five more minutes to register for other questions. If some of you want to come back or have not already registered to ask questions, please do so during the next five minutes. And after Mr. Rodriguez, we will take a break. After the break, we will still continue with those who have questions but we won't take any more inscriptions for questions.

2805

Monsieur Rodriguez.

2810

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

Good evening.

2815 **THE CHAIRMAN:**

Good evening.

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

2820

I actually have quite a concern regarding the entire situation with the road network and transportation modes regarding the West Island and that includes the situation with Boulevard Jacques-Bizard, which actually has been talked about just now.

2825 However, regarding that one, what I would like to kind of bring up is regarding the concerns of the quality of life at the present portions of the boulevard, which relates to, which is Jacques-Bizard and then Somerset and D.D.O. There is Kirkland just behind it and then arriving into Pointe-Claire.

2830 From what I understand, I live in that area and I understand that certain intersections right now, it is tranquil. You have got a big park at Oakwood. It is called Parc Alexander and there is still a lot of kids and a lot of single dwelling homes that are along that stretch in Pierrefonds and in Senneville borough.

2835 My concern regarding this...

THE CHAIRMAN:

 Could you state your question, please.

2840

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

 Yes. The question concern would be since the proposed extension would affect many boroughs and the current residents, if ever it comes up, would there be public consultation relating to it? Has there been any impact studies regarding quality of life, if any, if such a project would be implemented, like traffic study, whatsoever?

2845

 And so far, I have not really heard much about it, except for just in the Pierrefonds-Senneville consultation that happened in February where they didn't really say much.

2850

THE CHAIRMAN:

 I think your question is clear. It recoups partly what Mr. Cardinal just asked. But still, I would ask Monsieur Sainte-Marie to tell us what is the process before, especially regarding the citizens, before a project such as Boulevard Jacques-Bizard comes into existence?

2855

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

 Well, as we mentioned, well the current consultation of course, there is a possibility for citizens to state their point of view regarding the various projects that are considered.

2860

 These projects, if they are maintained, will be developed in borough documents and in borough chapters, which themselves will be submitted to a public consultation process.

2865

 And the Transportation Plan, which is deemed for consultation and adoption next year, will be, will again give opportunity to the population to emit their opinion.

THE CHAIRMAN:

2870 Okay. You are saying that the general Transport Plan in itself carries a public consultation part?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

2875 That is right.

THE CHAIRMAN:

2880 Right. Now, if we come to a specific project such as Boulevard Jacques-Bizard, does that also include, in one way or the other, some kind of possibility for the citizens to intervene?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

2885 I will ask my colleague Monsieur Trudeau to answer.

THE CHAIRMAN:

2890 Monsieur Trudeau.

Mr. ALAIN TRUDEAU:

2895 Well, I am pretty sure that the borough will consult the citizens on the project, especially on a project the importance of Jacques-Bizard. I also want to take a moment just to explain.

2900 A lot of citizens are obviously aware that, if you open a new road, this could bring more traffic on their street and I understand their concern. That is why we propose a lot of measures to encourage the usage of public transportation. That is one of the reasons.

2905 Because right now, in the West Island, we have only three main roads to give you access from North to South to the main highway. So right now, the capacity of those roads, even if you do all sorts of studies, all sorts of surveys, it is at the limit.

2910 You have to find new ways of moving people. One of them is public transportation. Obviously, it is not everybody who wants to go to use public transportation. That is why the study that is currently underway is analyzing the possibility of creating new links. One of them is Jacques-Bizard and another one is the extension of Pierrefonds and Morgan to the train station.

2915 Obviously, when we will open a new link, the citizen will have something to say and I will verify again if a project like Jacques-Bizard has to be submitted to an environmental impact analysis.

2915 But as Pierre Sainte-Marie mentioned, at least tonight, or during this present consultation, the document, the borough's document, chapter, you will have a consultation. And also when the transportation plan will be adopted, you will have previously another consultation.

So basically, you have three moments where the citizens could express their opinion.

THE CHAIRMAN:

2920

Mr. Trudeau, you referred to measures in parallel to especially regarding public transportation, right. Now, what is the degree of commitment? In other words, to what extent the City would consider putting in place measures relating to public transit before or at least at the same time as creating a new boulevard? Or is there no commitment or no consideration of that nature, besides saying that one could help the other?

2925

Mr. ALAIN TRUDEAU:

That is one of the main expectations. We are hoping that the study that is currently underway will arrive at the solution to say what kind of transportation plan we want for the West Island.

2930

And the study, as we mentioned previously, the results are expected next fall and this study should tell us where to go, where to prioritize, are we going with only one project or two projects, or with measures or will offer more capacities on certain roads or measures or will offer more public transportation on certain roads. That is why we are expecting the results of this study for next fall.

2935

LE PRÉSIDENT:

2940

Monsieur Beauchamp, ça va?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2945

Oui.

THE CHAIRMAN:

Second question, Mr. Rodriguez?

2950

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

Actually the second question kind of touches his mention about the public transportation situation. Basically, the question comes relating to whatever study comes out. One mention is the

2955 Boulevard Saint-Jean to Fairview and for the built area, which is already there, a commercial and mixed density, the employment sector over there, and studying the rerouting of the routes.

My concern is really how can rerouting of the transportation system to make it more direct for the citizens out in the West Island to connect such areas like directly, let's say, to Fairview, to
2960 the train stations, directly to let's say the metro Côte Vertu or le métro Lionel-Groulx.

There are like potential ways such as...

THE CHAIRMAN:

2965 But is your question relating to the absence of east-west links or is that what you are raising?

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

2970 The east-west links definitely is one example.

THE CHAIRMAN:

2975 I just want you to precise with a precise question. What is your question?

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

2980 Basically, the question has to do with relating to direct routes, especially east-west to connect the system with the rest of the system on the Island of Montreal, especially to metro stations and commuter trains.

THE CHAIRMAN:

2985 And you are talking about transit or roads for cars?

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

2990 Specifically public transportation like Boulevard Saint-Jean, Fairview area, or like Boulevard Pierrefonds.

THE CHAIRMAN:

2995 Could you, Monsieur Sainte-Marie, give us more information more precise about the grid of streets we have in that area, how that relates with the use of the various means of public transit, how could it be improved?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

3000 The commuter train system, of course, is the basic network, so you have the northern railroad that connects to downtown through Mount Royal and, of course, the line that comes from Rigaud that also goes downtown.

3005 The idea, as you can see with these green lines, is to improve the north-south transit by connecting, and to bring people to the train stations to bring them east-west.

 There is another, there is an east-west improvement along Pierrefonds Boulevard and another one along the Doney Spur.

3010 The Doney Spur is very much, it is almost abandoned, a very much utilized railroad spur. The idea is that there is enough space in the right of way to allow for a bus system to be, a series of bus routes to be implemented that would connect with, eventually with the metro or with the train system.

3015 This will be completed of course by the north-south link that will connect Pierrefonds Boulevard to the railroad and to Morgan Boulevard. And although we are further away, the link between the airport and downtown could also be of use to Montrealers, not only people going to the airport, I mean travellers going to the airport.

3020 **THE CHAIRMAN:**

 Madame Chauvin.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

3025 In your question, you mentioned rerouting the existing system. I am not sure what you meant by that. Can you be more precise?

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

3030 In this case, our current system basically for the transit routes, bus routes...

THE CHAIRMAN:

3035 I am sorry, Mr. Rodriguez. We are hearing noise from behind the hall. I would ask people to be silent, please.

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

3040 Our current system right now, for the majority of the routes, centrals to Fairview and most of the routes end there. On the other hand, there is a lack of direct routes heading to, like there is some that connects train stations but lack of direct routes that do connect to metro stations.

3045 Virtually, the majority of people on the West Island do at least connect to a second bus route to get to a major station that will link them further on in the island.

3050 So, what happens is there is more, it ends up adding more time, especially waiting time at the certain points to get to their destination. It would like at least an hour or more, for example, to downtown or to, let's say, Ville Saint-Laurent or the East end.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

3055 If you allow me, I would redirect that question to the City officials because I am not sure that I understood. In your preparation measures for the public transportation system, does it address that difficulty of double bus?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

3060 Mr. Trudeau will answer the question.

Mr. ALAIN TRUDEAU:

3065 Yes. Mr. Rodriguez is totally right. When people who don't know the West Island think it is the West Island. But when you start to work there, you realize that you have the north shore and the south shore and between the north shore and the south shore, if you are taking the bus, you have to transfer at Fairview, which creates a penalty. Everybody will tell you what we don't like when we are using transit, it is to have a transfer.

3070 So a month ago, we had a meeting. I was talking previously about the study that is currently underway. We had a meeting where all the major, how do you say, partners, stakeholders, partners related to the study, we got together. The City of Montreal was there, the "arrondissements" were there, the boroughs were there, the STM was there.

3075 And one of the problems that was mentioned at this meeting was exactly the problem related to the transfer and we are suggesting to the STM, Société de transport de Montréal, to have a look or to analyze the possibility of changing the location of its terminal, bus terminal. Because right now, if you are going from the north shore to the south shore, you have to transfer at Pointe-Claire and obviously, it is a penalty.

3080 So, if we are just thinking right now, maybe the possibility of moving the terminal, the bus terminal directly, let's say, at the train station, so the person who is coming from the north shore to the south shore won't have to transfer. At least, there is one transfer less.

3085 So you are right about this and this has been taken into consideration. And the people who are doing the study, they have this information and they should analyze it and take it into the recommendations that they should give us next fall.

LE PRÉSIDENT:

3090 Ça va?

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3095 O.K.

THE CHAIRMAN:

3100 Thank you, Mr. Rodriguez.

Mr. JULIAN RODRIGUEZ:

 Thank you very much.

3105 **THE CHAIRMAN:**

 All right. We will be taking a break. Now, I would like those who are interested in giving their comments and opinions tonight, to state their interest at the table at the front. However, I cannot guarantee at this point that we will be able to hear them tonight because there are several other people who have questions and we are giving priority to the question period and of course, I do not want to finish over too late.

3115 So I still would like to hear some of you who have at least interest in expressing their opinion tonight, but I cannot guarantee that we will do it. And there are other occasions to do it either elsewhere and, of course, on the 21st and 22nd of June.

3120 Alors nous allons prendre une pause. Comme je l'ai dit, au retour, nous continuerons avec la période de questions. Je ne peux pas garantir que ce soir, nous aurons le temps de recevoir des opinions ou des commentaires. J'aimerais quand même que les gens qui auraient aimé donner des commentaires, au moins le fassent savoir à la table pour qu'on analyse la situation.

3125 Mais au retour, nous donnerons priorité aux gens qui sont inscrits pour la période des questions et je rappelle qu'il y a de toute façon d'autres assemblées publiques sur le territoire. Il y en aura une un peu plus tard, pas tellement loin d'ici à Dorval, et il y aura également les séances des 21 et 22 juin strictement consacrées à entendre les opinions des citoyens.

Alors on revient dans dix minutes. Merci.

COURTE SUSPENSION -- SHORT RECESS

3130 **Reprise -- The consultation resumes**

LE PRÉSIDENT:

3135 Alors nous allons reprendre. Please be seated. Comme je l'ai dit avant la pause, on va donner priorité bien sûr aux gens qui se sont inscrits pour poser des questions.

3140 Il est dix heures (22h00) et j'ai encore dix personnes qui sont inscrites pour poser des questions. On va faire preuve d'autodiscipline de part et d'autre. Si jamais il n'était pas trop tard, on pourra peut-être recevoir quelques commentaires mais pour le moment, encore une fois, nous allons donner priorité aux questions.

J'appelle maintenant Awasti Deepak. Bonsoir, monsieur, good evening.

M. AWASTI DEEPAK:

3145

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

3150 Bonsoir. Est-ce que j'ai bien prononcé votre nom?

M. AWASTI DEEPAK:

3155

Ah oui, monsieur.

LE PRÉSIDENT:

Ça va, parfait, merci.

3160

Mr. AWASTI DEEPAK:

3165 I would like to focus on a question that Mr. Rodriguez asked and that was answered by one of the gentlemen. Specifically regarding the issue of the meeting and the transfer, what is interesting is that with respect to the reserved bus lane, which is proposed for the Doney Spur, for example, I am wondering why it is that, instead of considering a reserved bus lane for the Doney Spur, why don't we consider using the Doney Spur for what it is used for and that is a train line? That is it connects, I believe it connects with the northern line which goes down to, goes to De La Montagne or, I am sorry, goes to Windsor Station, if I am correct.

3170

If in fact the Doney Spur were to be used properly and a line were to be extended or the Spur were to be extended to Fairview Shopping Centre, effectively you would be allowing people, who are commuting to downtown Montreal, a direct access to a train station and direct access to downtown Montreal.

3175

I am wondering why it is that, instead of considering bringing the AMT, which has jurisdictional authority for the train lines, you have excluded them and spoken only with the STM.

THE CHAIRMAN:

3180

We will go and check that, if indeed it is excluded or if the idea put forward by Mr. Deepak is part of what could be considered. Monsieur Sainte-Marie.

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

3185

You are right. I guess we were trying to summarize things. The idea by implementing or considering the possibility of implementing a bus lane in the Doney Spur is to see at a relatively low cost if there is actually a sufficient demand to eventually consider the possibility of implementing a railroad line.

3190

In the meantime, we will be reducing, if this project goes through, the number of transfers. If people take the bus to Doney Spur then take the train, obviously they have to transfer.

The possibility would be for buses, for instance, to go down Saint-Jean onto the Doney Spur all the way to the metro.

3195

The cost of implementing a new commuter railroad is of course quite high. The cost of bringing in a reserved bus lane is relatively low and offers flexibility. That is why it is being considered as a first step.

3200

But the possibility of eventually using the railroad for commuter trains is not excluded.

THE CHAIRMAN:

3205

Mr. Deepak.

Mr. AWASTI DEEPAK:

3210

As a follow-up, I mean it is interesting that we are now spending over I believe a hundred million dollars in the case of the extension to Laval, the metro extension to Laval. I presume it wouldn't cost that much for the development of the Doney Spur. But that is a side issue.

3215 With respect to reserved bus lanes, once again, you are considering developing the north-south access along Sources, Saint-John, et cetera. But the only east-west link on a reserved bus lane seems to be again the Doney Spur.

3220 I mean, we've got, for those of us who are living south of the 40, the highways in fact are completely excluded from any reserved bus lane whatsoever. And considering the fact that now the Trans-Canada is being redeveloped, I think this is an opportune time for us to, you know, integrate into the Plan a reserved bus lane.

THE CHAIRMAN:

3225 So, what is your question?

Mr. AWASTI DEEPAK:

3230 Well, the question here becomes why is it that we are avoiding the highways, the 40 and the 20 for reserved bus lanes but developing side roads?

THE CHAIRMAN:

3235 Okay. I think it is quite clear. What is the approach in terms of planning and perhaps considering combined or integrated transit facilities?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

Monsieur Trudeau will answer the question.

3240 **THE CHAIRMAN:**

Monsieur Trudeau.

Mr. ALAIN TRUDEAU:

3245 First of all, concerning Highway 20, we don't want to put in competition a reserved bus lane and a commuter train because you will have two transit corridors side by side and the train is already there and the provincial government already spent quite a lot of money on modernizing the lane between, in the mid-eighties, I would say.

3250 So right now, we have a mode that is functioning well and you still have a capacity, the reserved capacity is there, so we want to develop at the maximum the mode that is there. So we don't want to put a bus lane on the 20, it will be in competition.

3255 Highway 40, we think that right now the competition could be between putting a reserved bus lane on the highway, or easily putting a reserved bus lane on the right-of-way of Doney Spur. As Pierre Sainte-Marie mentioned, it is easier. We are not excluding the possibility of doing this.

3260 It is easier right now, if you want to go with a project and you want implementation more or less in short term, maybe you should go with the project that we mentioned.

Obviously, we could discuss with the Transport Department the possibility of putting a reserved bus lane but I am sure it will be a longer project in terms of implementation. That is why we are doing it. But we are not excluding the possibility.

3265

THE CHAIRMAN:

Monsieur Trudeau, does the right-of-way of Autoroute 40, for instance, allow for eventually a project of transit in one way or the other?

3270

Mr. ALAIN TRUDEAU:

3275 Normally, what they do, the problem with the highway is the exits. So what they do is they take, they reserve the left lane. Let's say we are going from Kirkland to downtown and we are on the 40, so we are going downtown. So they will reserve the left lane for the reserved bus lane because there, you don't have entrances or exits. So, of course, the capacity is there.

But the question is does the Transport Department want to sacrifice the capacity for bus, to put a bus lane and not reserve this lane for cars?

3280

So the discussion should be held by the Transport Department. Obviously we could suggest to the Transport Department that we should look at this project. But as I said previously, it is easier for us to look at the project.

3285

We already started discussions with the owner of the right-of-way, the Canadien National, Canadian National Railway and they says: "Yes, the right-of-way is there and the width between the track and the limit of the right-of-way is sufficient to put a bus lane". So they are open to discussion.

3290

When we say open to discussion, they are open to business. Obviously, it won't be free. We will have to pay for it. Somebody will have to pay for it. But this again, it will cost a lot less money than a project on Highway 40.

THE CHAIRMAN:

3295

But these considerations, will they be incorporated in the Transportation Plan you were referring to earlier?

Mr. ALAIN TRUDEAU:

3300

My colleague from the other side of the room is saying yes with his head and yes, the answer is yes, they will be incorporated into the study that is already under way and, as I mentioned previously, financed half and half by the Transport Department and the City of Montreal.

3305

THE CHAIRMAN:

Just for the benefit of everybody, your colleague is from where, what department?

3310

Mr. ALAIN TRUDEAU:

It is the Transport, la division transport of the City of Montreal and he is the Project Manager of the study.

3315

THE CHAIRMAN:

Very good. Thank you, Mr. Deepak.

Mr. AWASTI DEEPAK:

3320

Thank you.

THE CHAIRMAN:

3325

I noticed that you registered for another question after. Monsieur Beauchamp.

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner:

3330

At the moment, and if I do understand, this report will be ready in 2005 and there will be a public consultation on this?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

3335

The Transportation Plan?

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner:

Yes.

3340

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

That is right.

Mr. ALAIN TRUDEAU:

3345

And the study will be available next fall 2004.

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner:

3350

How can we have a confirmation of a public consultation for the people here in this part of the city? Will they be informed? Will they receive the documents and so on?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

3355

Certainly.

Mr. ANDRÉ BEAUCHAMP, Commissioner:

3360

Okay. Thank you.

THE CHAIRMAN:

You know we are very good at trying to inform people.

3365

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

We try.

THE CHAIRMAN:

3370

Okay. right. Madame Claudine Christin. Bonsoir, madame Christin.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3375

Bonsoir, monsieur le président, monsieur et madame les commissaires. J'aurais deux questions.

Je réside dans un de vos pôles bleus à Pierrefonds, le secteur névralgique à ce qu'on dit, et on dit que c'est un secteur qui, si j'ai bien compris, est sous-développé mais pas le sens péjoratif du terme! Non, non, c'est vrai.

3380

Alors moi qui habite cette résidence-là depuis vingt ans maintenant, j'ai vu ce secteur-là très bien développé avec beaucoup de services partir et maintenant on dit qu'on devrait le développer davantage. Alors la question est la suivante. Est-ce que je pourrais savoir ce que vous comptez y mettre?

3385

LE PRÉSIDENT:

3390 Monsieur Sainte-Marie, d'abord peut-être demander à madame Christin de nous... vous savez que vous avez un pointeur sur la table. Je sais pas si avez ça, vous pouvez nous indiquer le secteur bleu dont on parle à un moment donné.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3395 Ah, voilà, voilà. Le boulevard, celui-ci, en fait il est plutôt rouge, je le voyais bleu tantôt. Ce secteur-là.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3400 C'est le pôle civique de Pierrefonds?

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3405 C'est le pôle civique, c'est ça. C'est là où se trouvent le bureau d'arrondissement, la bibliothèque; il y a des magasins. Il y avait un aréna, il y avait des banques. Il y avait beaucoup de choses. Maintenant, c'est un secteur qui, je dirais qu'il y a beaucoup de magasins qui ont fermé et qui n'ont pas été remplacés.

3410 Par contre, au niveau des terrains, à ma connaissance, il y en a pas tant que ça.

LE PRÉSIDENT:

3415 Voulez-vous vous adresser à la Commission et au micro qui est devant vous? Et je pense que votre question est claire.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3420 Oui.

LE PRÉSIDENT:

3425 Maintenant puisqu'il est rouge et non pas bleu, peut-être que ça ne signifie pas tout à fait la même chose. Monsieur Sainte-Marie, quelles sont les intentions pour ce secteur-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

L'idée, c'est que c'est un secteur à transformer. Alors l'objectif, c'est d'intensifier le développement dans le secteur et d'y amener un développement mixte, c'est-à-dire un

3430 développement à la fois de l'habitation de manière plus dense mais on s'entend, pas sur chaque petit bout du territoire, mais de façon générale de manière plus dense que présentement.

Et de favoriser également le développement de différentes activités d'emploi, y compris des commerces pour desservir à la fois les résidants et les travailleurs et également, il faut pas
3435 l'oublier justement, les fonctions civiques qui sont déjà présentes, qui pourront être confirmées.

LE PRÉSIDENT:

Dans la mesure où il y a des fonctions civiques à cet endroit-là, est-ce qu'il ne s'agira pas
3440 d'un secteur qui aurait aussi une valeur patrimoniale ou historique?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Il y a effectivement des éléments de patrimoine moderne dans le secteur qui seront pris en
3445 considération. C'est clair qu'il s'agit pas du village de Sainte-Geneviève. C'est pas du patrimoine ancien, c'est du patrimoine plus récent. Mais tout à fait, il y a des éléments architecturaux importants.

Il faut mentionner que l'aménagement du secteur fera l'objet d'une planification détaillée.
3450 On a parlé tantôt des 26 secteurs de planification détaillé de portée pan-montréalaise. Il y a également les arrondissements qui travailleront à la planification détaillée d'un certain nombre de secteurs qui requièrent donc une planification détaillée, mais qui sont de portée plus locale.

Et voilà donc un exemple d'un secteur qui va faire l'objet de travaux de planification par
3455 l'arrondissement. Nécessairement, ces travaux-là vont aussi faire l'objet d'une consultation publique et de concertation avec le milieu pour s'assurer que le tout se fait de la façon la plus harmonieuse possible.

LE PRÉSIDENT:

3460 Mais est-ce que, étant donné que c'est un secteur qui a été identifié comme secteur à transformer, est-ce que le Plan d'urbanisme donne une idée plus précise pour cet endroit-là, dans quel sens ça devrait se transformer?

3465 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

On va regarder, le temps qu'on trouve les cartes, les cartes d'affectation du sol et de limite de densité, comme on a mentionné. C'est quand même vite, cette machine-là!

3470 Comme on a mentionné, le Plan précise donc l'affectation du sol pour l'ensemble du territoire. On voit donc que le secteur en question correspond à une couleur orange. On a le boulevard Pierrefonds ici. Le boulevard Saint-Jean qui est là, qui aboutit au boulevard Gouin, comme vous savez.

3475 Donc l'ensemble du secteur est donc de couleur orange, c'est-à-dire est de nature mixte. Alors c'est la planification détaillée et le zonage de l'arrondissement qui détermineront à l'intérieur de ce secteur mixte s'il y aura des zones réservées à l'habitation, s'il y aura des zones réservées aux activités d'emploi. Mais globalement, il y aura donc dans ce secteur orange un mélange d'activités d'emploi et d'habitation.

3480 Les secteurs jaunes sont les secteurs résidentiels et en fait sont à l'extérieur du secteur à transformer.

3485 On va regarder maintenant la carte des densités. Alors on voit donc ici en hachuré le secteur, il semble y avoir un petit problème d'impression de la carte, à moins que ce soit mes yeux, mais non.

3490 Donc le secteur en question correspond au secteur ici 16T, donc le secteur à transformer 16T-1 qui est celui-ci, correspond à un bâti de deux à dix étages hors sol, à des taux d'implantation au sol faibles ou moyens, à une densité minimale de 0,5 et une densité maximale de 3.

3495 Qu'est-ce que c'est un taux d'implantation au sol faible ou moyen? Ça doit s'interpréter en fonction de ce qui est déjà présent. La densité, elle, correspond au rapport, c'est un peu technique, au rapport entre le total des superficies de plancher dans le bâtiment et la superficie du terrain où se trouve ce bâtiment.

3500 Donc, quand on dit une densité minimale de 0,5, ça veut dire qu'on ne pourrait pas construire un bâtiment qui aurait une superficie inférieure à 50% de celle du terrain où il se trouve.

3505 Quand on parle d'un cost maximum de 3, ça veut dire qu'au maximum donc dans un immeuble, il y aura trois fois la superficie du terrain, puisque le taux d'implantation est faible ou moyen, on pourrait donc atteindre des hauteurs allant jusqu'à dix étages.

3505 **LE PRÉSIDENT:**

 C'est ça que ça veut dire faible ou moyen?

3510 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

 Dans ce cas-ci oui.

3515 **LE PRÉSIDENT:**

 Dans ce cas-ci.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3520 Parce qu'on a évoqué la chose, si je me souviens bien, mercredi dernier.
Volontairement, les balises, les paramètres qui sont établis par le Plan d'urbanisme doivent
s'interpréter en fonction de la nature de chaque, en fait de la nature, du caractère de chaque
secteur qu'on regarde.

LE PRÉSIDENT:

3525 Oui et à ce moment-là, le caractère, il est défini par les édifices existants, c'est ça?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3530 Voilà.

LE PRÉSIDENT:

3535 Madame Christin.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3540 Ma deuxième question?

LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

3545 **M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:**

3550 J'ai bien regardé la volonté de mettre du transport collectif, favoriser le transport collectif.
Mais maintenant, je remarque que toutes les voies qui favorisent le transport collectif, j'espère
que vous êtes un travailleur et que vous travaillez à la Gare centrale pour les gens de ce secteur-
là!

Alors je vais...

LE PRÉSIDENT:

3555 Quelle est votre question?

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3560 La question.

LE PRÉSIDENT:

Oui.

3565

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

Est-ce que vous avez pensé à instaurer un lien ouest-Laval en transport collectif, ouest-Rive-Sud en transport collectif direct et ouest-Vaudreuil en transport collectif?

3570

LE PRÉSIDENT:

Et j'accroche peut-être à la question de madame Christin, parce que ce n'est pas la première fois qu'on soulève cette question-là. Vous nous avez parlé de la relation entre le lieu de résidence, le lieu d'emploi et ainsi de suite, et je pense que madame Christin fait notamment allusion à ça.

3575

Alors, pouvez-vous nous éclairer là-dessus, monsieur Sainte-Marie?

3580

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Effectivement...

3585

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

Peut-être, est-ce que je pourrais juste rajouter quelque chose?

LE PRÉSIDENT:

3590

Rapidement, oui.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3595

Oui. Et aussi, c'est où les gens travaillent et aussi c'est quel type de personne. Alors un enfant de 4 ans, vous l'enverrez pas tout seul faire trois transferts d'autobus. Une femme avec une poussette puis un jeune enfant, vous essayerez de tenir l'enfant, plier la poussette puis embarquer dans l'autobus. Une personne âgée avec perte de mobilité mais sans être handicapée, qui se trouve dans le trou entre le transport collectif et le transport adapté. Les...

3600

LE PRÉSIDENT:

Je pense que votre question est bien comprise, madame.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3605

Vous voyez?

LE PRÉSIDENT:

3610

Oui, oui.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3615

Oui, vous voyez.

LE PRÉSIDENT:

3620

De ce qu'on parle, effectivement, ce n'est pas tout le monde, la clientèle n'est pas uniforme. Au contraire, il y a des gens qui ont des besoins spéciaux.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3625

Je voudrais aussi souligner juste que j'ai déposé un mémoire ce soir qui explique un peu ça.

LE PRÉSIDENT:

3630

D'accord. Mais l'important pour le moment, c'est surtout d'aller chercher des éléments de réponse et je vous remercie déjà d'avoir déposé votre mémoire.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3635

Merci.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3640

Le transport collectif exige nécessairement des débits de circulation, des débits de mouvement qui sont importants et donc des concentrations, tout au moins en termes de destination. Alors le centre-ville de Montréal constitue une concentration évidemment et de façon générale, le réseau de transport effectivement est conçu de façon rayonnante à partir du centre-ville.

3645

De desservir des secteurs d'emploi qui sont peu denses en transport collectif s'avère extrêmement difficile. C'est pourquoi effectivement les parcs industriels, par exemple, le sont assez peu.

3650

Il y a même des cas, je pense qu'on l'a évoqué l'autre fois aussi, où les entreprises vont payer la STM pour qu'il y ait effectivement desserte du territoire, parce qu'il y a certains employés qui ne peuvent absolument pas se déplacer en automobile, et autrement la STM serait très déficitaire parce que le réseau de transport collectif est toujours déficitaire, mais le déficit serait vraiment excessif sur ces trajets-là.

3655

Pour répondre précisément aux questions de madame, il y a déjà des infrastructures qui existent. Bon. Le lien évidemment, le train qui va à Rigaud s'en va vers Vaudreuil. On pourrait dire que le métro, qui est en voie de prolongement vers Laval, et le train de banlieue qui va à Deux-Montagnes permettent donc de lier l'île de Montréal et Laval mieux qu'autrement.

3660

Vers la Rive-Sud, j'imagine que c'est une question de débit, faire un lien direct entre l'ouest de l'île de Montréal et la Rive-Sud. Encore là, vu le manque de densité des points de destination vers la Rive-Sud, une telle infrastructure est difficile à concevoir.

3665

LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'on peut imaginer, quand même, monsieur Sainte-Marie, que dans le cadre des travaux d'expansion du système de transport, qu'on tire parti des points où il peut y avoir, mettons, un changement de train de banlieue pour emmener quelqu'un entre l'ouest et la Rive-Sud ou quelque chose comme ça?

3670

En fait, il y a déjà une ligne qui part de Delson qui va vers le centre-ville. Donc il y a quand même, d'après la carte qu'on voit là, un certain nombre de noyaux actuels ou de carrefours potentiels de transport.

3675

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Effectivement, c'est des choses qui peuvent se regarder. Je vous rappellerais aussi que ce qui est envisagé, c'est de soutenir une intensification du développement autour de plusieurs stations de métro, de plusieurs gares, de façon justement à faciliter l'utilisation du transport collectif.

3680

LE PRÉSIDENT:

Et sur les caractéristiques des différentes clientèles utilisant le transport en commun, dont madame Christin a parlé, comment on peut s'attendre à ce que ça va évoluer, ça?

3685

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3690

Monsieur Trudeau va répondre à la question.

LE PRÉSIDENT:

3695

Monsieur Trudeau.

M. ALAIN TRUDEAU:

3700

Mais peut-être -- bien, je vais répondre à ça puis j'aurais un complément d'information. Évidemment la STM, son gros marché à la STM, la Société de transport de Montréal, son gros marché, c'est les travailleurs, périodes de pointe du matin et du soir. Donc, on pense à des gens qui ont au moins 15 ans et plus.

3705

C'est sûr mettre des enfants de 4 ans dans l'autobus, il n'y a pas un système particulier pour les enfants. Il y a l'autobus évidemment scolaire qui assure la liaison de la résidence à l'école, et normalement ces transports-là sont assurés par ce qu'on appelle communément l'autobus jaune.

3710

Mais dans certains cas, c'est le bleu, celui de la STM. Mais l'autobus bleu n'est pas nécessairement adapté à toutes les clientèles. On essaie dans la mesure du possible de répondre à tout le monde mais des fois, c'est difficile.

Vous avez parlé des enfants et aussi des personnes âgées. Nous tous, nous sommes...

3715

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

En devenir!

M. ALAIN TRUDEAU:

3720

En devenir. Bien, prenons mon exemple et bientôt, on prendra l'autobus à plancher bas parce la STM a introduit depuis quelques années le fameux autobus à plancher bas, même si on dit qu'il a été développé dans les rues au lieu d'être développé en usine. Mais ça, c'est un autre problème.

3725

Mais cet autobus-là a été conçu justement pour les problèmes, pour régler les problèmes que vous avez mentionnés tantôt. Les gens qui se promènent en poussette, les gens qui souffrent de mobilité réduite, qui ne sont pas, comme vous avez dit, dans le trou entre l'autobus bleu et le transport adapté, ces gens-là peuvent utiliser l'autobus.

3730

De plus en plus, il y a des gens qui se déplacent en fauteuil roulant. Maintenant, il y a des trottoirs qui ont été conçus pour permettre aux gens à l'intersection, au trottoir, de pouvoir

accéder facilement à l'autre intersection. On a fait des espèces de pavé. Le fauteuil roulant peut descendre à l'intersection. Et ces gens-là peuvent maintenant monter à l'intérieur des autobus.

3735

Vous allez dire: "Une fois qu'ils sont dans l'autobus puis ils font une connexion avec le métro, comment vont-ils circuler dans le métro?". Bonne question. Le problème est à l'étude; il n'est pas encore réglé.

3740

Mais on sait que les nouvelles lignes, les nouvelles stations de métro, notamment celle à Laval, on a prévu intégrer les personnes qui souffrent de mobilité réduite, notamment les personnes handicapées.

3745

Avec le temps, on devrait rendre le réseau accessible à tous. Le Plan en fait mention. Le Plan d'urbanisme dit que le métro devrait être, les réseaux de transport en commun en général devraient être accessibles à tous, même à des gens qui souffrent de problème de mobilité réduite et les personnes handicapées.

3750

Complément d'information.

LE PRÉSIDENT:

Oui.

3755

M. ALAIN TRUDEAU:

3760

Lorsqu'il n'y a pas assez de demande avec l'autobus bleu traditionnel, on développe de plus en plus ce qu'on appelle d'autres modes, des modes alternatifs. On pense au taxi collectif. Il y a des réseaux qui existent présentement dans le West Island. À Sainte-Anne-de-Bellevue, là où il n'y a pas suffisamment de demande, on appelle un taxi et le taxi nous emmène à la gare.

3765

On pense aussi au co-voiturage. Il y a des programmes qui sont mis en place par la STM, l'agence métropolitaine et les employeurs, le fameux Programme employeurs, qui sont des fois des zones qui sont difficiles à desservir en transport en commun.

3770

Comme monsieur Sainte-Marie le mentionnait, souvent il y a pas assez de densité de déplacement. On n'a pas assez de gens pour former un circuit mais les gens entre eux peuvent s'organiser à travers des modes comme le co-voiturage.

Donc c'est des formules qui sont de plus en plus utilisées et qui ont un avenir prometteur.

LE PRÉSIDENT:

Merci. Merci, madame Christin. Oui?

3775

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

Je peux revenir avec des considérations dans mon mémoire plus tard?

3780 **LE PRÉSIDENT:**

Si vous voulez ou vous pouvez envoyer une note additionnelle à votre mémoire, d'accord?

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

3785

Parfait. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

3790

Merci, madame. Monsieur Richard Piché.

M. RICHARD PICHÉ:

Richard Piché.

3795

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, monsieur Piché. Oui.

3800

M. RICHARD PICHÉ:

Arrondissement Kirkland.

LE PRÉSIDENT:

3805

Oui, monsieur.

M. RICHARD PICHÉ:

3810

Monsieur Paré, la première chose que j'aimerais savoir, c'est quelle base a-t-on utilisée au niveau de chiffres en ce qui a trait à l'établissement de ce Plan d'urbanisme là?

3815

Ce que j'entends par ça, au déplacement de la population au niveau loisir, au niveau travail, aux zones de rayonnement de l'aéroport, les prévisions démographiques du vieillissement de la population puis le développement immobilier à l'ouest de la 13.

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Donc vous faites référence aux données quantitatives?

3820

M. RICHARD PICHÉ:

C'est bien ça.

3825

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie, quelles sont les bases et à la fois peut-être, justement parce que, quand on planifie, on compare le passé au présent puis on projette vers le futur. Alors comment ça s'est passé?

3830

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Il y a d'abord, par rapport au développement, toute une analyse qui a été faite des secteurs à développer ou des secteurs à transformer. Il y a des scénarios qui ont été élaborés quant au potentiel de développement. C'est évoqué dans la section 2.1, le potentiel de développement sur l'ensemble du territoire de Montréal est de l'ordre de 110 000 logements.

3835

La question des réseaux de transport a été évidemment étudiée dans ce sens-là. On s'entend bien que ce qui est présenté ici, ce ne sont pas des projets définitifs et précis mais plus des idées, des concepts qui vont permettre de résoudre une série de problèmes qui ont été identifiés.

3840

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Mais il reste quand même que ces données-là quantitatives sont à l'origine de choix ou de prévisions assez précises qui se traduisent, par exemple, en besoin éventuel d'infrastructure ou d'équipement ou de localisation de services.

3845

Alors, qu'est-ce que vous avez fait à cette fin-là? Et quel est un peu le degré de certitude que vous attachez aux prévisions dans ce domaine-là?

3850

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Je dirais qu'il ne s'agit pas tant de prévisions comme d'objectifs. Dans le cas du développement de logements, on parle donc d'une croissance de 60 000 à 75 000 logements sur un potentiel. Alors là évidemment, le potentiel, il est ce qu'il est, de 110 000 logements. Bien sûr, si les densités étaient plus fortes, le potentiel serait plus fort.

3855

L'élaboration du Plan découle avant tout d'un examen du terrain. Les projections démographiques nous assurent que -- qui ne sont pas les nôtres, qui sont celles de l'Institut, de

3860

l'ISQ, l'Institut de la statistique du Québec -- nous confortent dans le fait que nos objectifs sont réalistes, tout en étant ambitieux.

LE PRÉSIDENT:

3865

Est-ce que les données, par exemple, de l'Institut de la statistique du Québec sont accessibles pour quelqu'un qui voudrait les consulter?

M. ALAIN TRUDEAU:

3870

Oui.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3875

Oui.

LE PRÉSIDENT:

3880

Oui. À l'Institut même ou si c'est de la documentation spécifique qui a été faite pour le service?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3885

Oui, il y a quelques compilations spéciales qui ont été faites mais de façon générale, ce sont les données générales qu'on a utilisées qui sont accessibles sur le site Internet.

LE PRÉSIDENT:

3890

De l'Institut?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3895

Non, sur notre site Internet.

LE PRÉSIDENT:

Sur le vôtre, O.K.

3900

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Effectivement, sur le site Internet, d'une part, il y a un lien au site qui présente l'ensemble des données démographiques. D'autre part, il y a également différents documents connexes,

3905 dont un document qui s'appelle *«Montréal à l'orée du XXI^{ème} siècle»*, qui était un document préparatoire au Sommet de juin 2002, où sont incluses différentes données.

LE PRÉSIDENT:

3910 De caractère quantitatif, c'est ça?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Exact.

3915 **LE PRÉSIDENT:**

Oui. Monsieur Piché.

M. RICHARD PICHÉ:

3920 C'est juste que la question, les deux questions que je me pose, c'est qu'on parle de transport en commun toute la veillée puis je n'ai pas vu nulle part puis je n'ai pas entendu personne me dire qu'il y a un minimum de 85% de la population du West Island qui travaille à l'ouest de Décarie.

3925 Ça fait que j'ai un problème actuellement. Comment est-ce qu'on fait pour desservir dans le secteur au niveau routier et même au niveau transport en commun? C'est bien beau avoir des trains là, mais quand le monde travaille dans le West Island, ils ne s'en vont pas au centre-ville.

3930 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

M. RICHARD PICHÉ:

3935 À 85%, je suis conservateur parce que j'ai déjà vu des études de la STCUM qu'on parlait de 8.7% de la population seulement allait au centre-ville. Ça fait qu'on a un grave problème.

LE PRÉSIDENT:

3940 On va au moins traiter sous l'aspect question. Pouvez-vous nous décrire la situation du West Island en matière d'origine de déplacement et de destination de déplacement pour le travail?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3945

Monsieur Trudeau va répondre à votre question. Un élément que j'ai...

LE PRÉSIDENT:

3950

Madame Chauvin voudrait peut-être enrichir la question.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3955

Un élément que j'ai mentionné, pardon, monsieur le président, un élément que j'ai oublié de mentionner, c'est les enquêtes origine destination qui sont justement faites par la STM et qui vont tout à fait dans le sens des questions de monsieur.

LE PRÉSIDENT:

3960

Très bien. Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3965

Peut-être juste pour compléter la demande de monsieur Paré, je pense qu'il y a un besoin de transport vers les pôles d'emploi du West Island depuis les autres secteurs de la ville qui ne sont pas le West Island. Est-ce qu'il y a des chiffres là-dessus et dans quelle mesure est-ce qu'on peut satisfaire deux besoins en même temps avec les mêmes moyens? Est-ce qu'il faut avoir plusieurs approches?

3970

M. ALAIN TRUDEAU:

3975

Bon, monsieur a raison. Il y a plusieurs besoins. Il y a des gens qui veulent se destiner pour le motif travail au centre-ville. Il y a des gens qui se déplacent à l'intérieur du West Island. Il y a des gens qui se déplacent du West Island vers la zone, une des principales zones d'emploi, c'est Dorval. Il y en a une autre aussi, c'est Saint-Laurent.

Évidemment, je n'ai pas tous les chiffres comme ça dans ma mémoire. Mais je sais pertinemment...

3980

Oui, sur le site Internet. Et je sais pertinemment que l'étude, il y a une étude qui a été faite par un consultant l'an dernier ou il y a deux ans qui analysait toutes les données de l'enquête origine destination de 1998 par bassin.

3985

Donc, on pourra vous faire des copies de ce document et le mettre à la disposition, ou si c'est possible, peut-être le mettre sur un site Internet, mais en tout cas, on va mettre ce document-là à la disposition de tous les gens qui voudront consulter.

Pour répondre à la question, aussi à l'autre question de monsieur, comment on fait pour desservir les gens qui travaillent à l'intérieur? Il faut comprendre qu'à l'intérieur du réseau du West Island, il y a des points de congestion.

3990

Les points de congestion, bien, c'est pas compliqué. C'est les trois grands axes que l'on connaît. Si on est capables de réduire la congestion ou de faciliter les déplacements en transport collectif le long de ces axes, c'est sûr qu'une fois qu'on a passé les points de congestion ou les goulots d'étranglement, puis on les connaît bien, ces points-là, mais à l'intérieur du West Island, il y a pas vraiment de gros problèmes de congestion.

3995

Mais à certains endroits, il y en a et c'est surtout le long de ces trois axes, puis le long, on les connaît, au croisement du boulevard Salaberry, au boulevard croisement Brunswick, puis il y en a quelques-uns, il y en a d'autres aussi qui ont des endroits congestionnés.

4000

Donc, si on règle ces problèmes-là, une fois qu'on a passé les points de congestion, je pense que la circulation, soit en autobus ou en auto, se fait normalement, dans des conditions normales de circulation dans un milieu urbanisé.

4005

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Piché.

4010

M. RICHARD PICHÉ:

C'est juste que ces données-là en rapport aussi avec les prévisions de développement actuellement dans le West Island au nord-ouest, on développe à outrance avec aucun circuit routier puis aucun réseau de transport. On émet des permis à outrance actuellement.

4015

LE PRÉSIDENT:

Là, c'est plus, c'est une affirmation que vous faites...

4020

M. RICHARD PICHÉ:

Monsieur est au courant.

4025

LE PRÉSIDENT:

... qui est probablement constatée sur votre...

4030

M. RICHARD PICHÉ:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

4035 ... basée sur votre expérience visuelle et je ne la mets pas en doute. Mais comment abordez-vous justement au niveau du Plan ou autrement la combinaison nécessaire entre les infrastructures et les services d'une part puis le développement? Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4040 Comme on l'a dit, il y a présentement seulement trois liens nord-sud dans le West Island. C'est pourquoi on propose le raccordement du boulevard Jacques-Bizard à l'autoroute 440. On propose la connexion du boulevard Pierrefonds avec le boulevard Morgan et aussi l'aménagement dans l'emprise de l'autoroute 440 d'un boulevard urbain pour desservir, pour ajouter un lien nord-sud.

4045 Alors, ça correspond à ce nuage sur la carte. Pourquoi un nuage? Parce que, comme on l'a dit plus tôt, le tracé précis des différentes voies que je viens d'évoquer n'est pas établi. La collaboration du ministère des Transports n'est pas acquise par rapport à l'implantation d'un boulevard urbain dans son emprise. Il y a donc beaucoup d'inconnu.

4050 Mais l'idée c'est justement de refléter le besoin absolu pour soutenir le développement qui est déjà en cours et qu'on entend bien le voir se poursuivre, qu'on entend soutenir, donc s'assurer que les infrastructures adéquates sont là en matière de transport notamment.

LE PRÉSIDENT:

4055 Mais indirectement, monsieur Sainte-Marie, est-ce à dire que vous confirmez un peu la constatation de monsieur Piché à l'effet que le développement se poursuit de ce côté-là, alors qu'on n'a pas encore résolu le problème de desserte là-dessus?

4060 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

C'est-à-dire que même sans développement, il y avait un problème à régler. Mais effectivement, on n'a pas stoppé le développement en attendant que les infrastructures soient complétées.

4065

LE PRÉSIDENT:

4070 Bon. Je reçois votre réponse. Monsieur Piché.

M. RICHARD PICHÉ:

Je veux juste rechanger mon questionnement. On parle, deuxième question, juste sur la zone prioritaire l'Anse-à-l'Orme là.

4075

LE PRÉSIDENT:

Oui, très bien.

4080

M. RICHARD PICHÉ:

4085

On parle qu'on va raccorder le boulevard Pierrefonds avec Morgan. Pourquoi est-ce qu'on passe directement au travers du développement l'Anse-à-l'Orme ou du territoire l'Anse-à-l'Orme protégé, tandis qu'il y a une zone de servitude qu'on appelle l'autoroute Ville-Marie, la servitude de la 440, où est-ce que toutes les villes, soit Ile Bizard et même Kirkland, ont un papier du gouvernement comme quoi qu'ils ont le droit de construire une route dans l'emprise?

4090

Ça fait que j'essaie de comprendre là. C'est nouveau, ça. J'ai quitté pour deux ans, j'ai été à Québec. Je reviens puis j'apprends qu'on s'en va sur Morgan. On ne peut même pas passer par là à cause du développement immobilier.

LE PRÉSIDENT:

4095

Bon. Je retourne la question. Je veux être sûr de comprendre cependant votre question.

M. RICHARD PICHÉ:

4100

L'axe Pierrefonds à aller à Morgan voit croiser directement dans le parc, comme on peut appeler, de l'Anse-à-l'Orme.

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est le cas, monsieur Sainte-Marie, ou comment vous combinez les deux?

4105

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4110

Le tracé précis, quand on dit raccorder le boulevard Morgan au boulevard Pierrefonds, c'est pas en ligne droite. Et si on a mis le nuage dont je parlais à l'instant sur la carte, c'est que justement on ne sait pas exactement où ça va passer parce que, justement, un des objectifs, c'est non seulement de protéger mais de mettre en valeur les abords de la rivière à l'Orme.

M. RICHARD PICHÉ:

4115

L'emprise de la 440, elle est là.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Voilà mais...

4120 **M. RICHARD PICHÉ:**

Ça appartient au gouvernement. C'est quoi, le problème?

4125 **LE PRÉSIDENT:**

Monsieur, un instant, monsieur Piché. Juste sur le cas précis, est-ce qu'il y a effectivement une emprise qui est déjà la possession du ministère des Transports? Et si oui, en l'utilisant, est-ce qu'on met en péril la protection de la rivière à l'Orme ou si, au contraire, on se trouverait à sauver?

4130

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4135 Alors oui, effectivement, il y a une emprise. Le ministère, à notre connaissance, n'est pas d'accord pour qu'on utilise l'emprise à d'autres fins qu'à des fins autoroutières. Évidemment, c'est le genre de dossier qui se travaille mais au point où on en est, c'est la situation.

4140 Et l'un n'exclut pas l'autre. C'est-à-dire que l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe de la 440 ne veut pas nécessairement dire qu'on n'aurait pas besoin de raccorder d'une façon ou d'une autre le boulevard Morgan au boulevard Pierrefonds. C'est pourquoi en fait on réalise qu'il y a un problème à régler.

4145 On parle depuis tantôt d'une étude qui est en cours quant au mouvement, quant aux infrastructures de circulation qui sont requises dans le secteur. On a aussi évoqué la planification détaillée qui est requise pour le secteur pour résoudre l'ensemble de ces problèmes en même temps. Bref, on n'a pas toutes les réponses.

LE PRÉSIDENT:

4150 Non mais est-ce qu'on peut comprendre, est-ce qu'on doit comprendre que le regard qui est posé sur le secteur de l'Anse-à-l'Orme, y compris les éléments naturels, pourrait amener à remettre en question l'utilisation de l'emprise, ou si c'est pas relié, ces choses-là? Peut-être que vous pouvez...

4155 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

La photo aérienne peut-être.

LE PRÉSIDENT:

4160 ... utiliser la photo aérienne.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Oui, c'est ça. Alors la question, c'est?

4165

LE PRÉSIDENT:

Êtes-vous en mesure de localiser là-dessus, au moins approximativement, où serait l'emprise de la 440 qui appartient au ministère des Transports?

4170

M. RICHARD PICHÉ:

Le terrain qui est là, tout le long, jusqu'à la rivière des Prairies qui traverse à l'Île Bizard puis l'Île Bizard qui traverse à Laval.

4175

LE PRÉSIDENT:

Parfait. Alors dans le processus de planification, est-ce que vous pourriez être amenés à déplacer ce boulevard-là?

4180

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Absolument. C'est pourquoi il y a pas de tracé de choisi. Peut-être que l'emprise...

4185

M. RICHARD PICHÉ:

Morgan se trouve à être là.

4190

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Piché, je voudrais quand même qu'on aille chercher le plus d'information mais pas nécessairement entrer dans un débat. Ma collègue madame Chauvin aurait peut-être une précision à demander en rapport avec ça.

4195

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Vous connaissez le secteur bien mieux que moi, ça fait que des fois, j'ai l'impression que je comprends puis des fois, j'ai l'impression que je suis plus mêlée!

4200

Mais là, d'après ce que je comprends, c'est que si on veut relier le boulevard Morgan au boulevard Pierrefonds, on doit obligatoirement traverser la rivière à l'Orme?

M. RICHARD PICHÉ:

4205

C'est bien ça parce que Morgan est ici en quelque part. Je pense qu'il est là, si je me souviens bien.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4210

Il est en plein là.

M. RICHARD PICHÉ:

4215

C'est ça, il est là.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

4220

Et ce que je comprends de la réponse...

M. RICHARD PICHÉ:

Moi, je vous dis, elle, elle est là.

4225

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

... de l'équipe de la Ville, c'est que si on maintient cette connexion-là, on va le faire en respectant les objectifs de protection de l'écoterritoire au maximum.

4230

M. RICHARD PICHÉ:

C'est ça.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

4235

Maintenant, pour ce qui est de l'emprise de la 440, est-ce qu'il y a un lien avec le prolongement de Jacques-Bizard?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4240

Non, parce que Jacques-Bizard est plus à l'est.

M. RICHARD PICHÉ:

4245

Il y a un lien à l'Île Bizard.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Oui.

4250

LE PRÉSIDENT:

Ça, c'est une autre question. Monsieur Piché, ça, c'est une autre question. C'est pas fait, ça.

4255

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Alors la question que je poserais, c'est pourquoi est-ce que l'emprise de la 440 n'a pas été considérée dans la planification détaillée du secteur de l'Anse-à-l'Orme?

4260

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

On a peut-être oublié de la mentionner mais elle est tout à fait incluse.

4265

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Pardon?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4270

On a peut-être oublié de mentionner cet élément-là, qui est important, mais elle est tout à fait incluse dans le planification du secteur.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

4275

La source de la rivière à l'Orme, elle est entre les deux autoroutes?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4280

La source de la rivière à l'Orme est effectivement dans le parc industriel de Baie d'Urfé, si je ne m'abuse, donc ici. Et c'est un parc industriel assez peu dense justement qui permet à la rivière de suivre son cours sans jeu de mots.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

4285

Et le pourtour, les environs de la rivière à l'Orme constituent des secteurs de développement résidentiel inscrits au Plan d'urbanisme assez importants?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4290

Oui. Dans le respect des éléments naturels.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

4295

Et la question de monsieur Piché, est-ce que je comprends que le développement dans ces secteurs-là est déjà commencé ou on parlerait...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4300

Le développement est commencé ici à Pierrefonds. Alors la photo date d'il y a deux ans déjà, donc du printemps 2003. Et le développement se poursuit à Pierrefonds vers l'ouest de façon assez rapide parce que, comme vous savez, le marché immobilier est très fort.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

4305

Bien, je vous remercie parce que vos connaissances sont beaucoup plus élaborées que les miennes.

M. RICHARD PICHÉ:

4310

Pour l'île Bizard, la 440, je ne parle pas de l'autoroute. Je parle de l'utilisation de la servitude avec une route qui...

LE PRÉSIDENT:

4315

En tout cas, il y a encore du chemin à faire.

M. RICHARD PICHÉ:

4320

Oui.

LE PRÉSIDENT:

4325

Et si vous avez des représentations ou des commentaires éventuellement, pas maintenant, mais vous sera bienvenu de les faire. Merci, monsieur Piché.

J'ai maintenant madame, ou enfin j'ai Marge Mapp, je pense, comme nom. That is your name? Thank you, I am sorry.

4330

M^{me} MARGE MAPP:

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

4335

Bonsoir, madame.

M^{me} MARGE MAPP:

4340

C'est concernant Jacques-Bizard encore.

LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

4345

M^{me} MARGE MAPP:

Je vais poser ma question en anglais, s'il vous plaît. How will the families on Jacques-Bizard Boulevard be able to keep their children safe, with the four-lane thoroughfare in their front lawns?

4350

And a corollary to that is how will the families West of Jacques-Bizard be able to have safe access to the pool, which is there, the park which is there? Children all the time using these places tremendously.

4355

All the area between west of Jacques-Bizard and Saint-Charles Road now utilize Alexander- Roughriders, the baseball, the pool, et cetera, and so do people on Sommerset actually in Dollard-des-Ormeaux, all those people would be cut off and that road would be dropped right in the middle of an existing east-west neighbourhood.

4360

THE CHAIRMAN:

What is your question, Mrs. Mapp?

Mrs. MARGE MAPP:

4365

My question is...

THE CHAIRMAN:

4370

Because it is more a comment, you know.

Mrs. MARGE MAPP:

4375

Okay. No, my question is how can the families be safe, first of all, those families who have the Jacques-Bizard right in their front lawns, four-lane highway? And second of all, the people who are going to try to get to the other side of that road?

LE PRÉSIDENT:

4380 La question, dans le fond, posée par madame Mapp, et vous l'avez déjà abordée tout à l'heure, mais I will ask you to come back to it. How could you or how do you plan to replace, let's say, an existing residence or street by the boulevard presenting the characteristics you consider for Jacques-Bizard and yet respond to the safety requirements in this respect?

4385 **Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Alain Trudeau will answer the question.

THE CHAIRMAN:

4390

Mr. Trudeau.

Mr. ALAIN TRUDEAU:

4395 First of all, I would like to mention that the project is not a highway project. It is a boulevard and there is a hell of a difference between a highway and a boulevard. I would like just to point this out.

4400 And also, as I mentioned previously, we would like to assure the security of all the residents along Jacques-Bizard, all the families and all the children. And as I mentioned previously, it is possible, after we analyze the situation, that the City recommends to the borough the possibility of putting in place traffic-calming measures. And that, it is working well on other corridors in Montreal and I don't see why it won't work there.

4405 Also, I just want to point out that the Jacques-Bizard corridor was identified in the Montreal Urban Community Schéma d'aménagement, I think it is the Development Plan, as an intermunicipal road. So it is not, you know, new, something new. This road was always there designed to receive, not heavy traffic but let's say more traffic than a local street.

4410 The vocation of this street has been already discussed. We were mentioning last week the hierarchy of the road system but Jacques-Bizard is part of this hierarchy. It is among the roads that has the highest level in the hierarchy. If my memory is good, I think it is either an artery or a collector.

4415 So all this to say that the road was planned years ago to receive a bit more traffic. We think it is a good way to facilitate the movement in the region, in the sector because, as we mentioned previously, the access is limited in the sector.

4420 You have only three major corridors that could give you access to the 40. The previous person who came to the microphone just mentioned it. So, we don't have too many possibilities.

THE CHAIRMAN:

4425 But I think that is quite clear, Mr. Trudeau. But the point is this. Whatever the reasons, whether or not it has not been built according to the Plan of the MUC, the project as presented will represent a major change for people living alongside or nearby...

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

4430 Yes.

THE CHAIRMAN:

4435 ... including problems. In other words, it is seen by many as replacing, correcting one problem by creating another.

4440 Now, I am addressing to you the type of question which is quite legitimate in planning. How do you balance these things or what kind of measures can you recommend, or are there alternatives that can be considered?

Mr. ALAIN TRUDEAU:

4445 As I mentioned, we would like to try to convince, as much as possible, people to use public transit. Obviously, we cannot convince everybody and some people will take their car to go to work or to go to all sorts of destinations.

4450 So people who use their car and if the road is built, they will go along Jacques-Bizard and make a connection with the highway. For those people who will be doing this, we are saying that a traffic-calming measure could be put in place to reduce the impact on the residential strips and the people who live there and assure their security.

THE CHAIRMAN:

4455 Mrs. Mapp, what is your second question?

Mrs. MARGE MAPP:

4460 Do you realize that if the Urban Plan goes through as is and if the Jacques-Bizard Boulevard extension goes through, the people living there will in one stroke have lost half the value of their homes and be ignored as to public transport solutions because, if you look on the north and the south, the trains go there, we are right in the middle.

It now takes my son, who goes to McGill University, an hour and a half to get downtown, to go to school. In other words, Jacques-Bizard would be hit not once but twice.

4465

THE CHAIRMAN:

What is your question?

4470

Mrs. MARGE MAPP:

My question is do you realize that or do they realize that?

4475

THE CHAIRMAN:

Well, that is a comment. I cannot respond and nobody will respond to that. But we...

Mrs. MARGE MAPP:

4480

But what can be done about it? I mean I don't hear anything tonight yet that is going to solve that.

THE CHAIRMAN:

4485

Solving what?

Mrs. MARGE MAPP:

4490

To solve the fact that we are going to have a double whammy if it goes through.

THE CHAIRMAN:

4495

I am sorry, I don't get your point, Madam, actually.

Mrs. MARGE MAPP:

What could be done about the public transport?

THE CHAIRMAN:

4500

Well, I think that was answered by Monsieur Trudeau, that there are measures concerning public transit in that area. Unless I missed a very specific something in your question...

Mrs. MARGE MAPP:

4505

Maybe you could translate for me then!

THE CHAIRMAN:

4510 Because no, I am sorry, Mrs. Mapp, I want to hear you in your words. What is your question, besides realizing if we are aware or not? What we are trying to clarify tonight is what will happen there and that was your question. And the approach right now in the Plan is what I hear from the people of the City is that Boulevard Jacques-Bizard is now the choice that is in the Plan.

4515 Of course as citizen, you may oppose that choice if you don't consider it as appropriate but the explanations that were given seem to put forward that type of solution.

 They also said that there would be measures concerning public transit. Are you asking about more specific aspects of that public transit or what?

4520

Mrs. MARGE MAPP:

 Without making a further comment, I guess I can't say that.

4525

THE CHAIRMAN:

 Well, go ahead.

4530

Mrs. MARGE MAPP:

 Because you see, my son takes an hour and a half to get to school to downtown. Now, I don't see that anything that was said tonight would really take very much time off of that. I just don't see it.

4535

THE CHAIRMAN:

 Is it because the public transit facilities are not appropriate? Or very simply because there is nothing that will improve the flow of traffic or what? Your son takes public transit?

4540

Mrs. MARGE MAPP:

 Yes.

4545

THE CHAIRMAN:

 Okay. And what then are we looking at in terms of improvement of public transit in that area?

Mrs. MARGE MAPP:

4550

Well, for instance, more trains more often and...

THE CHAIRMAN:

4555

No. But I am addressing the question to the people here.

Mrs. MARGE MAPP:

Okay.

4560

THE CHAIRMAN:

4565

If it is the case for a student to take an hour and a half from West Island to go downtown, that may be an important aspect of the concerns that have to be addressed in the public transit policy.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4570

I am not sure that my answer will be approved. But there are measures here planned on Jacques-Bizard Boulevard to favour public transit and to connect it with Doney Spur. So the idea, as we mentioned before, is to facilitate public transit movement towards the train system and towards the metro, which obviously would reduce the duration of trips towards downtown.

THE CHAIRMAN:

4575

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

4580

Je voudrais juste faire une observation qui m'inquiétait tantôt. C'est que la planification du boulevard Bizard était déjà prévue dans le Plan d'aménagement antérieur. Mais on n'a pas, la municipalité n'en a pas tenu compte et a développé du résidentiel dans une chose qui était appelée plus tard à devenir.

4585

Et là, on voit les impasses de la planification et de la prise en compte des planifications structurales de la base des municipalités ou des arrondissements. Et ceci nous renvoie à l'utilité d'une telle démarche si les gens localement n'en tiennent pas compte et ne prennent pas des décisions cohérentes avec les planifications.

4590 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Vous avez raison. Il faut réaliser que le schéma d'aménagement par rapport aux municipalités avait un statut différent que le Plan d'urbanisme par rapport aux arrondissements.

4595 **LE PRÉSIDENT:**

C'est-à-dire?

4600 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Donc on peut être optimistes pour l'avenir quant à la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT:

4605 C'est plus contraignant?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Voilà.

4610

LE PRÉSIDENT:

Madame Chauvin.

4615 **Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:**

To complement Mrs. Mapp's question, I see that the Jacques-Bizard is a fourth north-south major artery on the West Island but I also see that, it probably is Pierrefonds Boulevard on the north, does not connect to the Deux-Montagnes railway system. Is it that is not connected or that it already connects and it is not shown on the map? Because that would seem to be a transit route that is faster for your son, wouldn't it?

4620

Mrs. MARGE MAPP:

4625 That is what he now takes.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

It does connect.

4630

Mrs. MARGE MAPP:

But there are no trains in the middle of the day! There are no trains any time.

4635 **LE PRÉSIDENT:**

Merci, madame Mapp. Merci. J'appelle maintenant Alison Hackney.

Mr. DAVID FLETCHER:

4640

She is gone.

LE PRÉSIDENT:

4645

Parfait. Désolé en même temps. Monsieur Alain St-Pierre. Monsieur St-Pierre, bonsoir.

M. ALAIN ST-PIERRE:

4650

Bonsoir. Je viens vous parler de la rue Jacques-Bizard.

LE PRÉSIDENT:

Oui. Je vous écoute.

4655

M. ALAIN ST-PIERRE:

4660

Ma question, c'est considérant qu'un des objectifs fondamental du Plan d'urbanisme, c'est d'améliorer la qualité de vie, des milieux de vie, en quoi le projet de la rue Jacques-Bizard améliore la qualité de vie des 400 personnes qui sont, qui résident à 25 pieds du bord du trottoir de cette rue-là?

LE PRÉSIDENT:

4665

Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4670

Alors effectivement, l'amélioration de la qualité de vie dans les milieux résidentiels est un objectif important du Plan. Mais l'accessibilité est également une composante de la qualité des milieux de vie, l'accessibilité pour l'ensemble des résidants donc qui seraient desservis par le parachèvement du boulevard Jacques-Bizard.

LE PRÉSIDENT:

4675 Vous avez une autre question, monsieur St-Pierre?

M. ALAIN ST-PIERRE:

4680 Est-ce que vous avez étudié d'autres solutions que d'ouvrir, est-ce que ce projet-là, étant sur les maps depuis 20 ans, qu'il y a soit des ouvertures, des fermetures, est-ce que d'autres solutions ont été envisagées que d'assurer le prolongement de la rue Jacques-Bizard?

LE PRÉSIDENT:

4685 Monsieur Sainte-Marie, effectivement, monsieur St-Pierre semble au courant comme bien d'autres que l'hypothèse de l'ouverture du boulevard existe dans les plans mais avec des...

M. ALAIN ST-PIERRE:

4690 Mais après, moi, j'habite, j'ai été le premier résidant sur cette rue et lorsque j'ai acheté, ce n'était pas connu.

LE PRÉSIDENT:

4695 C'est avant ça.

M. ALAIN ST-PIERRE:

4700 Ç'a été connu par la suite lors des premiers essais d'ouverture de prolongement où l'on a fait des oppositions auprès de la Ville de Pierrefonds qui ont été retenues. Je sais pas si on aura plus de chance avec la Ville de Montréal mais on verra.

LE PRÉSIDENT:

4705 Donc, est-ce qu'il y a des alternatives pour les liaisons dont on parle?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4710 De mémoire, le schéma d'aménagement de la CUM a été adopté en 1986, il y a donc 18 ans. Est-ce qu'il y a d'autres hypothèses qui ont été évaluées? Bien sûr. Il faut savoir qu'il y a un seul pont qui conduit à l'Île Bizard et que le boulevard Jacques-Bizard évidemment constitue son prolongement.

4715 Il n'est pas du tout question pour différentes raisons de construire un nouveau pont allant vers l'Île Bizard, entre autres parce que la partie ouest, comme on l'a mentionné beaucoup plus tôt, va être conservée dans son caractère champêtre comme secteur agricole comme maintenant.

4720 Il y a pourtant un développement important qui s'est fait dans l'Île Bizard. Il y a encore du
potentiel de développement dans l'Île Bizard et il va de soi que le boulevard Jacques-Bizard
constitue le prolongement de ce pont-là et que présentement la circulation peut toujours prendre le
boulevard Gouin mais est en fait dirigée vers le boulevard Pierrefonds qui est extrêmement sollicité
et les trois voies nord-sud, on l'a mentionné à quelques reprises, sont également existantes,
c'est-à-dire le boulevard Des Sources, le boulevard Saint-Jean et le boulevard Saint-Charles sont
très sollicités également.

4725 **M. ALAIN ST-PIERRE:**

Merci.

4730 **LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous, monsieur St-Pierre et bien sûr, vous pouvez également éventuellement
exprimer votre opinion là-dessus. Monsieur David Fletcher, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur.

4735 **Mr. DAVID FLETCHER:**

Good evening.

THE CHAIRMAN:

4740 Good evening, Sir, to you.

Mr. DAVID FLETCHER:

4745 A number of questions, both I think have been spoken about before but I think there are
some perspectives that have not been taken into account, if you like, both with respect to the
Doney Spur and also to the l'Anse-à-l'Orme corridor. I think the two issues are in a sense linked
and also have not in the past been factored into the development scheme for the West Island, if
you like.

4750 I think we still have a very old-fashioned style of putting in housing, developing the
residential areas of our city, which are not on a human scale, which are distanced from amenities,
so that people are forced in point of fact not to be able to use their two legs to get about but are
forced to use the automobile and that is the crux of the problem, I think at this point.

4755 And the overall picture in the West Island has to be looked at in terms of not just a
development will take place in the future but also the development or the redevelopment that will
need to take place in the future.

4760 **THE CHAIRMAN:**

So what is your question?

Mr. DAVID FLETCHER:

4765

My particular thing right now is, you know, have the gentlemen, Monsieur Trudeau and Monsieur Sainte-Marie considered in point of fact that the Doney Spur not as a bus lane, which in point of fact is not very attractive to people, it doesn't carry enough volume to begin with...

4770

THE CHAIRMAN:

But what is your question, Mr. Fletcher?

Mr. DAVID FLETCHER:

4775

My question is this. Have they considered that in point of fact, the putting in of a rail line on the Doney Spur line would in point of fact alter the development paradigm not just over the next decade but for the next 20, 30, 40 and even 50 years?

4780

THE CHAIRMAN:

I think that is a very clear point. And indeed, Monsieur Sainte-Marie, I would like you to come to some of the broad statements that you have mentioned in presenting the Plan and that relate growth intensification to public transit and especially to railroads. So taking all that together, would that hypothesis be one of interest in that area?

4785

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

As we mentioned, the whole Plan is founded on the notion of sustainable development which entails the consolidation of development, so consolidating development in areas where it is already started, where infrastructures are already there, infrastructures in terms of water and sewer but also in terms of transit facilities.

4790

This entails that there will be greater density in the areas that are already served and that there will also be a greater level of diversity of uses.

4795

The idea is not to have residential areas on one side and industrial areas on another and shopping areas on the other and necessarily, people will have to take their car to go from one to the other. The idea is, insomuch as it is possible, to develop what we call complete neighbourhoods with a full series of amenities for the residents.

4800

I don't think we mentioned tonight the "Charte de qualité de milieu de vie", the Charter of, I forget the English translation, the Charter referring to the quality of living environment. There is a whole series of criteria that are presented there, one of which is that not only should the living

4805 environments be complete but that various services should be available on foot as much as possible and that the population be encouraged to use in general non-motorized forms of transportation.

4810 With respect more specifically to the Doney Spur issue, we mentioned earlier the fact that the bus lane in that corridor is seen as a first step. Of course, the investment required for a bus lane is much much lower than for a railroad.

4815 Also the idea is to bring the buses on the north-south streets, north-south boulevards directly onto Doney Spur to reduce the number of transfers to the users and if sufficient volume can be built up in terms of ridership, then the possibility of implementing a train, or replacing the bus lane by a train could be considered. But the railroad hypothesis is not excluded at all.

THE CHAIRMAN:

4820 But there is another point in Mr. Fletcher's intervention. How would you insure to indeed densify and in some extent curb the actual pattern of development, so that it goes alongside more significant transit corridors?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4825 We want first to intensify again in a spirit of sustainable development, of trying to use the current infrastructures to the maximum potential, which is not the case. There is excess capacity in the metro system, in the train system.

4830 So the idea is to first encourage more intense development around the metro stations and the commuter train stations, where there is actually a potential.

There are other objectives that we have to...

4835 **THE CHAIRMAN:**

Implement or...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4840

No, to reach or to try to reach, to aim at and those pertain to the protection of built heritage. In an area that is built up in an interesting way, you don't want to start changing things inconsiderately.

4845

So a study was made of all the metro stations surroundings, of all the commuter train stations surroundings and those shown in yellow are those indeed where the development should be intensified in our view.

4850

We mentioned the Dorval Circle, around Cedar Park, around Beaugreffe train station, Baie d'Urfé train station, Roxboro/Pierrefonds train station, Sunnybrooke and also the potential station at Cheval Blanc. So that is the first step in that direction.

THE CHAIRMAN:

4855

Thank you. Mr. Fletcher, your second question.

Mr. DAVID FLETCHER:

4860

Yes. The second question relates to the 440 and the need to connect residents in western Pierrefonds presumably to Baie d'Urfé and to the train station by way of Morgan, the proposition being that Pierrefonds Boulevard be extended through the l'Anse-à-l'Orme écoterritoire.

4865

I should say, first of all, that we have met with Mr. Libman and Mr. Libman assured us quite categorically that those roads would not be in the works. As far as he was concerned, the natural space would have to come first. We believe that you cannot...

THE CHAIRMAN:

4870

What is your question?

Mr. DAVID FLETCHER:

4875

All right. My question is, has it been considered that the 440, extended between Gouin Boulevard and the 440, will a connection, an express bus across Chemin Sainte-Marie overpass to Saint-Charles Boulevard and onto Stillview could preclude the need for taking people to the train system in Baie d'Urfé and in point of fact, people wouldn't have to head west, they would always be heading east, in the direction they are intended to go?

4880

We believe that this is...

THE CHAIRMAN:

4885 I am sorry, okay, that is another side. What I would like you to answer indeed is, are there alternatives such as the one brought forward by Mr. Fletcher that could be considered that would not make the link toward the station of Baie d'Urfé necessary? In other words an alternative which would be using Chemin Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4890 I am not sure the precise alternative that was described is being looked at. But the whole...

Mr. DAVID FLETCHER:

4895 May I elaborate, Mr. Paré, on that?

THE CHAIRMAN:

Very briefly.

4900 **Mr. DAVID FLETCHER:**

Yes. It just would be a gain reliant on the Doney Spur line being in place and developed in rail, I think, to be effective.

4905 **THE CHAIRMAN:**

Okay. Mr. Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4910 There is currently a study, as we mentioned, under way regarding all these links in the western part of the island and various scenarios are being looked at, which is why, as we pointed out before, we were not precise in determining exactly where the roads would go through because the preservation of the natural heritage is essential.

4915

THE CHAIRMAN:

4920 And could a Transportation Plan, such as the one, to some extent depart from some of the trends upon which you base the content of a plan, in other words really consider alternatives different or is this more or less likely to be the Transportation Plan?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

4925 I think the important elements are the objectives. So to insure the preservation of the natural elements in the l'Anse-à-l'Orme area and other areas, to facilitate movement, to allow for the development of the territories that should be developed. All these objectives are essential.

4930 I think on purpose, we were not precise on the map as to what would be built, contrary to other elements where, I don't know, Notre-Dame Street or the Bonaventure Expressway where the intention is clearer there, purposely because we don't have all the answers, we left it undefined.

THE CHAIRMAN:

4935 Okay. Madame Chauvin.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

4940 I just want to make sure that I understand all the issues that are brought to us tonight. Someone, I think it was Mr. Piché who suggested that the 440 right-of-way be used instead of your yellow cloud. That would be east of the yellow cloud.

4945 Is Mr. Fletcher's suggestion to take a route that would be west of the yellow cloud, is that what I understand, by Chemin Sainte-Marie?

Mr. DAVID FLETCHER:

No.

4950 **Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:**

No?

Mr. DAVID FLETCHER:

4955 Should I answer that?

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

4960 Well, your question, because I couldn't locate your alternative.

Mr. DAVID FLETCHER:

4965 Yes. It is hard to elaborate the trajectory of it. There is two alternative trajectories in point of fact. But the one I was pointing out would be to come down from western Pierrefonds on the

440 to the Trans-Canada Interchange, at which point an express bus service could extend to Stillview at the end of the Doney Spur line, that is one alternative.

4970 The other being in point of fact to use that same route if that were not workable, to go west to Morgan Interchange on the Trans-Canada servitude, which would still serve the same purpose. You have got two routes, you have got two possibilities.

THE CHAIRMAN:

4975 Mr. Fletcher, what I suggest is perhaps it would be nice if you send a short note or something...

Mr. DAVID FLETCHER:

4980 Yes.

THE CHAIRMAN:

4985 ... because it is more of the nature of a suggestion or a comment at this point, you see?

Mr. DAVID FLETCHER:

Right, right.

4990 **THE CHAIRMAN:**

And that could be useful. Because I still have two people who have to ask questions and I would like to...

4995 **Mr. DAVID FLETCHER:**

That is fine. Thank you very much.

THE CHAIRMAN:

5000 Thanks to you. Monsieur Piché, vous avez demandé à vous réinscrire. Alors je vous reçois rapidement.

M. RICHARD PICHÉ:

5005 Je veux juste m'assurer du sérieux du Plan d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT:

5010 C'est votre droit.

M. RICHARD PICHÉ:

5015 Il y a un Plan d'urbanisme qui a été approuvé par la CUM je sais pas en quelle année ou de quoi en rapport là qu'on a une priorité avec le rond-point de Dorval près de l'aéroport.

5020 Moi, ce que je voudrais savoir, en ce qui a trait aux zones, la zone de l'aéroport. Je demeure à Kirkland. L'avion me passe 600, ah même pas 600 mètres, 500 mètres au-dessus de la tête à Kirkland.

5025 Ça fait que j'aimerais savoir dans le nouveau Plan, dû au fait de l'établissement de l'ADM de nouveau, on a centralisé les vols à Dorval, donc il doit y avoir des prévisions que ces messieurs ont faites dans le développement résidentiel dans les voies, les pistes.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie.

M. RICHARD PICHÉ:

5030 J'aimerais savoir le changement qui a été fait en rapport avec l'ancien Plan versus le nouveau.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5035 On a mentionné tantôt l'importance de la qualité de l'environnement. On voit donc apparaître une carte qu'on n'a pas vue plus tôt, qui est la carte qui correspond au corridor de bruit généré par l'aéroport. Il s'agit donc de zones de contrainte. Alors on a parlé des zones inondables qui sont un autre type de contrainte.

5040

M. RICHARD PICHÉ:

Je vois pas l'aéroport là.

LE PRÉSIDENT:

5045 Un instant. On va demander à monsieur Sainte-Marie de nous le préciser.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5050

Et il y a donc toutes sortes de contraintes qui existent dans un milieu urbain mais certainement l'aéroport en est une.

5055

Alors l'échangeur de Dorval est ici. Le terminal est à peu près là et évidemment les pistes sont là. Alors les nuages...

M. RICHARD PICHÉ:

5060

Il y a trois pistes.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5065

Les nuages, oui, les nuages correspondent au niveau de bruit. Alors les courbes de bruit sont donc identifiées. Évidemment, elles sont plus fortes à la mesure qu'on se rapproche des pistes comme telles.

5070

Mais vous avez raison. Il y a plusieurs secteurs, secteurs présentement résidentiels qui sont affectés par le bruit. Évidemment, l'idée c'est d'éviter qu'il y en ait de nouveaux.

Pour les secteurs existants, il y a sans doute des mesures d'atténuation qui devront être mises en place.

LE PRÉSIDENT:

5075

Permettez, monsieur Piché.

M. RICHARD PICHÉ:

5080

O.K.

LE PRÉSIDENT:

5085

Monsieur Sainte-Marie, les courbes qui sont là, est-ce qu'elles illustrent la situation actuelle ou si elles prennent en compte la perspective d'une augmentation des vols, notamment depuis que Dorval, à toutes fins utiles, est le seul aéroport international à Montréal?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5090

Ça correspond à la situation actuelle, donc avec une centralisation des vols à Dorval. Il faut savoir qu'il y a une évolution dans les technologies utilisées pour construire des avions, que donc les avions plus récents font moins de bruit que les avions plus anciens.

LE PRÉSIDENT:

5095

Mais indépendamment des technologies, est-ce que des courbes de bruit comme ça sont mises à jour de façon périodique pour les fins de la planification, que ce soit en tenant compte de l'augmentation des vols ou justement de l'évolution de la technologie?

5100

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5105

Effectivement et l'aéroport de Montréal a lui-même un plan de développement de l'aéroport et il y a un règlement de zonage fédéral. Alors ça, c'est peut-être une nouveauté pour plusieurs, parce que le zonage est une responsabilité municipale. Mais dans le cas des aéroports, il y a un règlement de zonage qui s'applique et l'aéroport prévoit donc la mise à jour de ce règlement de zonage en 2006.

LE PRÉSIDENT:

5110

Ce règlement de zonage là touche-t-il le bruit et les territoires extérieurs à l'aéroport?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5115

Absolument. Et les hauteurs aussi parce qu'évidemment, on veut éviter qu'il y ait des immeubles qui soient dans le chemin des avions.

LE PRÉSIDENT:

5120

Je pourrai échanger avec vous. Dans un domaine où j'ai travaillé, c'était exclusivement à l'époque les hauteurs et les contraintes physiques. Le bruit n'était pas sujet à une réglementation fédérale. Est-ce que vous dites que maintenant, le fédéral a, ou s'est donné autorité pour zoner le bruit?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5125

Non. Il s'agit plutôt de zoner les immeubles ou les constructions dans les secteurs soumis à du bruit.

LE PRÉSIDENT:

5130

Pour des questions de hauteur physique ou pour des questions de bruit?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5135

Pour des questions de hauteur effectivement.

LE PRÉSIDENT:

5140 Bon. Donc la situation n'a pas tellement changé au niveau du bruit. Le zonage demeure une responsabilité municipale si on est à l'intérieur des plafonds de hauteur fédéraux.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5145 Et c'est pourquoi, effectivement, l'idée c'est de faire en sorte que dans ces secteurs, on évite de construire des nouveaux secteurs résidentiels.

LE PRÉSIDENT:

5150 D'accord. Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

5155 Est-ce qu'on sait s'il y a une procédure particulière utilisée par le fédéral pour modifier son règlement de zonage aux environs des aéroports?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Vous parlez d'une consultation publique, par exemple, c'est ça?

5160 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Bien, par exemple.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5165 On va vérifier, on vous donnera l'information.

LE PRÉSIDENT:

5170 Monsieur Piché, votre deuxième question.

M. RICHARD PICHÉ:

5175 Juste le facteur bruit a peut-être une importance mais il y a un autre aspect qu'on appelle le facteur des déchets des moteurs.

LE PRÉSIDENT:

5180 Je vais prendre comme votre deuxième question, ça, d'accord. Vous voulez savoir si...

M. RICHARD PICHÉ:

On prend jamais compte du déchet des moteurs. Ton moteur passe à 800 mètres, un 747 premièrement va voler à une altitude qui est plus basse, vole pas aux altitudes qui est là.

5185

Ces courbes qui sont là présentement, ça, ça se trouve à être la piste qui est nord-sud. Ça, ça se trouve à être la piste qui est d'est en ouest puis l'autre, c'est la seconde piste.

Ici là, c'est tout le secteur résidentiel qu'on est en train de construire actuellement à outrance, que les gens vont se faire passer sur la tête.

5190

LE PRÉSIDENT:

Mais quand vous parlez de déchet des moteurs, parlez-vous de la pollution, de l'air?

5195

M. RICHARD PICHÉ:

Vous viendrez voir dans ma piscine!

5200

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est des considérations, ça, monsieur Sainte-Marie, qui ont été...

5205

M. RICHARD PICHÉ:

Ç'a jamais été considéré, ça.

LE PRÉSIDENT:

5210

... qui sont prises en ligne de compte?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5215

Pas à ma connaissance.

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Bien écoutez, vous avez la réponse à votre question, monsieur Piché.

5220

M. RICHARD PICHÉ:

C'est que toutes les villes ont fait leur développement en fonction de l'ancien aéroport puis là, on ne fait pas la correction actuellement à ça du tout.

5225

LE PRÉSIDENT:

C'est noté.

5230

M. RICHARD PICHÉ:

Merci.

5235

LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie. Monsieur Georges Nydam. Bonsoir, monsieur.

M. GEORGES NYDAM:

5240

D'abord, monsieur le président, félicitations! Vous organisez ça et votre équipe est vraiment bien organisée techniquement.

LE PRÉSIDENT:

5245

Notre équipe à nous est ici et là.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

À onze heures et vingt (23h20), ça fait du bien se faire dire ça!

5250

M. GEORGES NYDAM:

C'est bien organisé. Je vous félicite. Écoutez, ma problématique qui a été déjà posée par différents gens pour moi touchait sur tout le dossier de la 440.

5255

Par déformation professionnelle, je suis commissaire industriel du West Island et j'aimerais poser la question très simple.

5260

Dans les recommandations faites en termes d'aménagement, est-ce que la Ville a procédé à des analyses coût/bénéfices afin d'établir certaines priorités et est-ce que c'est pour cette raison-là que la voie qui, pour moi, est la plus importante en termes de développement, soit la 440, ne figure pas sur le plan?

LE PRÉSIDENT:

5265

D'accord. Monsieur Sainte-Marie, sur les études coût/bénéfices reliées à la planification du transport, du réseau routier?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5270

Il n'y a pas eu d'études coût/bénéfices de façon précise parce que les coûts des infrastructures ne sont pas établis. On est allé plutôt en fonction des besoins, comme on le disait plus tôt, donc démographiques, enquête, origine, destination, et caetera.

5275

Pour répondre à la question de monsieur, l'implantation potentielle d'un boulevard dans l'axe de la 440 n'est pas illustrée sur la carte mais il n'est pas exclu du Plan d'urbanisme. Au contraire, l'idée c'est de situer ça dans la perspective, comme on l'a dit, plus large d'une meilleure desserte nord-sud de l'ensemble de l'ouest de l'île.

5280

LE PRÉSIDENT:

Maintenant, est-ce qu'il y a des considérations de coût/bénéfices qui pourraient influencer l'établissement des priorités dans des travaux routiers?

5285

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Des travaux routiers, l'ensemble des travaux effectivement et je pense que...

LE PRÉSIDENT:

5290

Ou le choix d'une voie plutôt qu'une autre?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5295

Oui. Et la consultation publique, je pense, peut être fort éclairante quant aux priorités à retenir et aux bénéfices financiers mais autres également qui peuvent être encourus par différents projets.

LE PRÉSIDENT:

5300

Déjà dans la réponse il y a un élément auquel vous pourrez revenir ultérieurement quand vous ferez des commentaires. Votre deuxième question, monsieur Nydam.

M. GEORGES NYDAM:

5305

La deuxième question porte aussi sur ce qu'on appelle les besoins d'aménagement sur une sous-région comme l'ouest de l'île. Dans l'ouest de l'île, on a une problématique qui est unique de par le parc industriel de Saint-Laurent et par Lachine, on est plutôt isolé de l'île de Montréal et le restant de l'île. Donc commercialement, on a une certaine autonomie, comme font, par exemple, d'autres régions comme Laval ou la Rive-Sud.

5310

Nous vivons actuellement une dichotomie chez nous dans le sens que nous, on a une région où la présence commerciale ou l'activité commerciale est sous-représentée par rapport à la taille de la population.

5315

Si vous regardez les statistiques par rapport à Laval et la Rive-Sud, vous allez remarquer que notre taux de développement et investissement commercial, c'est à peu près la moitié de ces régions, per capita.

5320

LE PRÉSIDENT:

Votre question.

M. GEORGES NYDAM:

5325

Donc à l'intérieur de l'analyse faite en termes d'occupation du terrain, est-ce qu'on a fait une analyse touchant le besoin commercial pour la région ou est-ce qu'on a simplement pris comme acquis, écoute, on a des zones à vocation économique et on laisse aux arrondissements à choisir commercial ou industriel, et prévoir peut-être de nouvelles zones économiques qui ne sont pas zonées économiques actuellement?

5330

LE PRÉSIDENT:

Alors, qu'est-ce qui a déterminé les choix qui apparaissent au Plan, monsieur Sainte-Marie?

5335

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Il y a toute une série de facteurs qui ont mené au choix par rapport effectivement aux besoins de la population, que ce soit en termes d'emplois en général ou de dessertes commerciales en particulier.

5340

Il y a une carte qu'on n'a pas eu le temps de montrer plus tôt qui illustre donc les principales composantes commerciales du territoire.

5345

Il s'agit effectivement d'une part de favoriser une desserte adéquate des résidents en commerce, puisque ça fait partie nécessairement de la qualité de vie que de pouvoir accéder facilement à la diversité des biens dont on a besoin. Et aussi l'idée, c'est de protéger, dans une certaine mesure, les secteurs industriels des activités commerciales.

5350

Il y a tout un jeu de rente foncière qui fait en sorte que souvent les sites industriels, bien visibles le long des autoroutes, sont intéressants pour des gens qui veulent développer des magasins de grande surface ou des centres commerciaux au détriment des entreprises industrielles, pas nécessairement plus traditionnelles mais certainement qui fournissent des emplois de façon plus intense et des emplois peut-être plus diversifiés et plus payants.

5355

Bref, cette carte-ci illustre les principales composantes commerciales. Si on reste dans l'ouest de l'île, qui est effectivement un peu coupé du reste du territoire par l'aéroport et le développement industriel à Lachine et Saint-Laurent, il y a d'abord ce qu'on appelle le secteur d'affaires et de commerce autour du Centre d'achats Fairview.

5360

Il s'agit dans ce cas-là de développer ce secteur non seulement avec des activités commerciales mais également avec des activités d'emploi général, des activités de bureau, et même on l'a vu plus tôt sur la carte d'affectation, avec une certaine part d'habitations, évidemment pas à proximité de l'autoroute où les nuisances seraient trop fortes.

5365

On remarque également les boulevards, toujours les trois mêmes évidemment, qui constituent vraiment la grande armature commerciale de l'ouest de l'île, mais également des rues plus petites, les anciens villages, par exemple l'ancien village de Pointe-Claire, le boulevard Beaconsfield et différents noyaux qu'on retrouve qui desservent la population en terme commercial.

5370

Donc le Plan vise à confirmer et à consolider le rôle de ces secteurs commerciaux. Et parallèlement à confirmer et consolider le rôle des secteurs industriels.

5375

On peut peut-être venir à la carte des secteurs d'emplois. Je n'ai pas trop élaboré tantôt, faute de temps, sur la signification des couleurs qu'on retrouve donc sur cette carte.

Les secteurs qui apparaissent en bleu comme celui-ci sont vus comme les secteurs d'entreprises, c'est-à-dire les secteurs d'emplois de prestige, si on peut dire, par exemple, le Technoparc de Saint-Laurent. Les abords, là, c'est plus un souhait évidemment ou un objectif qu'une réalité, les abords de l'échangeur de Dorval, le parc industriel également de Baie d'Urfé et celui de Sainte-Anne-de-Bellevue.

5380

Il y a des secteurs, le secteur d'affaires et de commerce autour de Fairview, on en parlait. Les secteurs en mauve sont les secteurs industriels, donc réservés aux activités industrielles et non aux activités commerciales.

5385

Il y a, par ailleurs, des secteurs d'emplois diversifiés où là à la fois les activités commerciales et les activités industrielles pourraient être autorisées. C'est le zonage des arrondissements évidemment qui fera la part des choses. On remarque ici, dans l'ouest de l'île, il y a plutôt peu de secteurs d'emplois diversifiés.

5390

Finalement pour compléter le portrait, on peut peut-être identifier, la couleur ressort verte avec le projecteur, ça a l'air des parcs, ce ne sont pas des parcs. Ce sont des secteurs d'emplois institutionnels.

5395

Les institutions à Montréal jouent un rôle très important dans la gamme des emplois qui sont offerts et donc les différents secteurs qui sont pointés là correspondent soit aux universités,

5400 soit aux grands hôpitaux qui sont vus comme devant poursuivre et développer leurs activités dans les sites donc qui sont de couleur turquoise. On a ici le Campus Macdonald évidemment de l'Université McGill.

LE PRÉSIDENT:

5405 Et à la lumière de ce que vous avez dit, en particulier le secteur dit d'emplois diversifiés, ça laisse aux arrondissements la possibilité d'y mettre des éléments de la structure commerciale?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5410 Oui, c'est ça. Mais dans les autres, non. Alors dans les secteurs de cette couleur-là, mauve de cette teinte-là, on parle de secteurs industriels comme tels.

5415 Dans les secteurs d'emplois diversifiés, on en retrouve ici plus dans le centre de l'île. Les abords de la voie du Canadien Pacifique dans un tout autre secteur de la ville sont vus comme des secteurs d'emplois diversifiés.

5420 Dans le Plan actuel, on pensait plutôt essayer de confirmer la vocation industrielle. Finalement, les bâtiments qui sont là s'y prêtent plus ou moins. Et il semble important de favoriser la consolidation de l'emploi, l'intensification de l'emploi dans ces secteurs-là, mais pas nécessairement avec des activités industrielles traditionnelles, mais sans pour autant les exclure si c'est possible.

LE PRÉSIDENT:

5425 Très bien, merci. Merci, monsieur Nydam. Une question, madame Chauvin, rapidement.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

5430 Une petite question. Si c'est trop lourd, on laissera. J'essaie de faire la juxtaposition du schéma des secteurs d'emplois puis de la carte d'affectation du sol et puis j'ai l'impression de me rendre compte que le mauve, ça correspond pas mal aux secteurs d'emplois carrément à l'affectation du sol.

5435 Mais la définition des différentes catégories d'affectation dans les secteurs d'emplois, ça permet le commerce.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5440

Je vous référerai à la grille. Dans le chapitre 3 de la partie 1, à la page 196, on a donc la grille des affectations du sol et dans la catégorie des secteurs d'emplois, dans la troisième colonne, on voit:

5445

«La réglementation assurera la traduction des vocations prévues au schéma des secteurs d'emplois»,

qui est la carte qu'on avait à l'instant, la carte avec les secteurs, dont je parlais, industriels, d'emplois diversifiés, et caetera.

5450

Donc pour éviter de surcharger la carte d'affectation du sol, on a donc jugé bon d'amener les précisions qu'on jugeait nécessaires sur ce qu'on a appelé justement, de façon consciente, le schéma des secteurs d'emplois.

5455

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

C'est que je n'étais juste pas allée la case assez loin, la troisième colonne du tableau. Mais si j'interprète votre réponse, les secteurs d'emplois finalement seraient plus petits.

5460

C'est-à-dire au schéma des secteurs d'emplois, où est-ce qu'on était en bleu, probablement que le rouge ici, qui est le secteur d'emplois, est plus large puis que les zones qui ne sont pas à la fois bleu et rouge peuvent inclure du commercial. Est-ce que c'est comme ça que j'interprète la note?

5465

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

C'est-à-dire que les secteurs qui apparaissent en rose ici sont découpés parfois en industriel, parfois en industriel extensif. Les secteurs qui sont en orangé ici, par exemple, revenons au secteur de Fairview...

5470

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Non. Monsieur Sainte-Marie, j'aimerais qu'on reste dans la couleur du secteur d'emplois.

5475

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Du rose, oui.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

5480

Oui. Parce que ça, ça semble vraiment coïncider avec la carte des secteurs d'emplois. Étant donné que la définition à la grille d'affectation permettait le commercial mais là, vous nous dites qu'il doit y avoir coïncidence au niveau de l'orientation entre les deux cartes.

5485

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

C'est exact.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

5490

Mais il faut qu'il y ait une différence entre les deux cartes. Sinon, ça donne rien de mettre du commercial dans la catégorie d'affectation secteurs d'emplois si on l'exclut sur une autre carte.

M. GEORGES NYDAM:

5495

Si vous permettez, madame Chauvin, ceci dépend beaucoup des arrondissements. Il y a des arrondissements qui permettent l'activité commerciale dans une zone industrielle et d'autres qui ne le permettent pas.

5500

LE PRÉSIDENT:

Je voudrais pas qu'on rentre dans un débat.

M. GEORGES NYDAM:

5505

Non. Juste pour revenir, le point que je fais, c'est que dans le Plan d'urbanisme, on ne semble pas avoir tenu compte des incidences sur l'utilisation du sol potentiel d'infrastructures majeures comme, par exemple, un boulevard urbain sur la 440.

5510

LE PRÉSIDENT:

On en prend note.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

5515

Ça va.

LE PRÉSIDENT:

5520

Ça va pour le moment. Peut-être qu'on pourra quand même y revenir. Bien. Alors je remercie les gens qui ont posé des questions.

5525 Il est onze heures et demie (23h30). Il y a deux personnes qui se sont inscrites pour donner leur opinion, dont une des personnes a déjà déposé un mémoire, qui est madame Christin tout à l'heure.

Je fais appel tout de même à votre patience. Messieurs, vous pouvez quitter la table. Je vous remercie beaucoup.

5530 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Merci.

5535 **LE PRÉSIDENT:**

Nous allons accorder cinq minutes par personne aux gens qui se sont inscrits parce que la Commission peut quand même entendre leur point de vue, à moins que ces personnes-là préfèrent aller à un autre moment. La première personne que j'ai, c'est monsieur Alain St-Pierre.

5540 **M. ALAIN ST-PIERRE:**

Est-ce que je peux demander aux gens de mettre la carte du boulevard Jacques-Bizard et l'île Bizard?

5545 **LE PRÉSIDENT:**

On peut mettre ça mais ils répondront pas à vos questions.

5550 **M. ALAIN ST-PIERRE:**

Non, non.

LE PRÉSIDENT:

5555 Parfait, monsieur.

M. ALAIN ST-PIERRE:

Tantôt, j'ai posé les questions et j'ai eu les réponses.

5560

LE PRÉSIDENT:

Et je vous donne cinq minutes maximum, monsieur St-Pierre pour faire votre point.

5565 **M. ALAIN ST-PIERRE:**

Oui. J'ai compris ce que vous avez dit, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT:

5570

Excellent. Alors nous allons...

M. ALAIN ST-PIERRE:

5575

Est-ce que mes cinq minutes peuvent commencer après que la carte soit affichée?

LE PRÉSIDENT:

Bien sûr!

5580

M. ALAIN ST-PIERRE:

Merci.

5585

LE PRÉSIDENT:

Bien sûr! On va donner -- est-ce qu'on peut soit agrandir ou montrer...

M. ALAIN ST-PIERRE:

5590

Bien, la carte avec la rue Jacques-Bizard dessus. Il y en avait une tantôt.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

5595

C'est celle-là.

LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'on peut aller un peu plus gros, la grossir celle-là?

5600

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Non.

5605

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez une carte de l'arrondissement qui est montré?

M. ALAIN ST-PIERRE:

5610

Tantôt, vous l'aviez pour expliquer un...

LE PRÉSIDENT:

5615 Un point de zonage.

M. ALAIN ST-PIERRE:

5620 Oui, c'est ça. Bien je vais commencer quand même mon laïus en attendant la carte.

LE PRÉSIDENT:

On vous écoute, monsieur St-Pierre.

5625 **M. ALAIN ST-PIERRE:**

Naturellement, vous aurez deviné que le projet pour nous d'ouvrir...

LE PRÉSIDENT:

5630 Excusez-moi un instant. C'est parce que là, ça distrait un peu. Je vous écoute, oui.

M. ALAIN ST-PIERRE:

5635 Donc vous aurez deviné que le projet pour nous de prolonger le boulevard Jacques-Bizard au niveau de l'autoroute 440 comporte certains inconvénients importants.

On peut constater que le point de desserte de l'île Bizard, c'est une population qui varie, je n'ai pas le chiffre exact, mais disons entre

5640 10 000 et 25 000 personnes et que, comme il a été expliqué, un des points de sortie unique est naturellement la sortie du pont Jacques-Bizard qui conduit à l'heure actuelle vers, soit on tourne à gauche ou on tourne à droite, pour aller rejoindre des avenues commerciales qui sont le boulevard Saint-Jean et le boulevard Saint-Charles.

5645 À l'île Bizard, la rue Jacques-Bizard se rend à l'île Bizard. De chaque côté, les premières maisons sont à peu près à 350, 400 pieds et on a construit des espèces de buttons pour éviter le bruit alors que les maisons sont à 400 pieds. À Sainte-Geneviève dans un peu plus à l'avant, on a posé des cèdres, des sapins et encore les maisons sont à 250 pieds de ce boulevard-là.

5650 Lorsqu'on arrive de l'autre côté de Pierrefonds, les maisons sont à 25 pieds du trottoir sur une distance d'environ 800 mètres. Il y a peut-être 400 personnes qui y vivent, une centaine de maisons, 70 à 100 maisons, un parc comme on vous l'a expliqué. Puis après, ça va reprendre avec un terrain vacant, où on va refaire encore des buttons.

5655 Quand on parle de mesures pour atténuer les inconvénients pour les gens qui y résident, alors que je ne vois pas quelles pourraient être les mesures puisque si, avant le boulevard où il y a de la résidence, on prend la peine de protéger les gens qui en habitent à 250 ou 300 pieds, je vois pas comment on va réussir à protéger ceux qui demeurent à 25 pieds. C'est une problématique à laquelle on doit regarder.

5660

 Ce boulevard existe depuis fin 84. Les premières maisons ont été construites en 85 et le plan, le schéma dont on vous parle qui est depuis longtemps en 86.

5665 La rue Jacques-Bizard, il y a aucun commerce sur la rue Jacques-Bizard dans l'axe dans lequel on veut faire passer le boulevard. Mais au point de vue économique, les gens qui sont intéressés à avoir cette circulation-là sont le boulevard Saint-Jean et le boulevard Saint-Charles.

5670 C'est des commerces sur toute la longueur de part et d'autre et naturellement, qui dit commerce, c'est l'affluence des véhicules qui y passent qui les intéresse et certains commerces vivent par le fait que des gens passent devant eux. Les gens connaîtraient peut-être même pas leur existence. Donc c'est par, on s'adonne à passer devant le poste d'essence, on arrête pour faire ça, ce qui existe pas sur notre rue, on n'a absolument rien à vendre. Bien, vous aurez deviné que je réside sur cette rue-là.

5675 Autre facteur. Il est certain que l'amélioration du transport en commun, on croit que certaines mesures, l'ouverture d'un boulevard urbain sur la 440 dégagerait le secteur Antoine-Faucon qui est à l'ouest de Saint-Charles, qui crée une grosse pression sur le boulevard Saint-Charles, donc qui amène que les gens, au lieu de prendre trois minutes ou quatre minutes pour se rendre à la Transcanadienne, en prennent sept ou huit ou neuf.

5680

 Puis là, la question, c'est de savoir à combien le temps est acceptable pour se rendre le plus rapidement possible à l'autoroute qui nous amène où est-ce qu'on veut se rendre. Nous, notre prétention, c'est -- quand je dis nous, c'est parce qu'on avait, en droit, on dit "Justice delayed, justice denied".

5685

 Ce soir, il y a eu un effort sauf que, compte tenu du nombre important de personnes qui ont voulu s'exprimer, bien il y a des gens qui ont pas eu la patience que j'ai à l'heure actuelle pour m'exprimer à vous, mais on était plusieurs de la rue pour venir exprimer notre désaccord face à ce projet-là.

5690

 Ce désaccord a été exprimé à plusieurs reprises à la Ville de Pierrefonds lorsque c'était sous le vocable Ville de Pierrefonds et naturellement, c'est au niveau de, comme je vous ai dit, la qualité de vie.

5695 On construit sur le long des autoroutes des murs anti-bruit. Lorsque tantôt, on a fait la remarque que c'est un peu plus qu'une rue locale, c'est peut-être pas un "highway" au sens de l'autoroute, l'expression qui a été employée là, autoroute, mais c'est quand même un boulevard.

5700 Si on regarde, on a vécu le temps du tournoi de l'Omnium canadien qui ressemblait, on passait beaucoup sur Jacques-Bizard à cette période-là et je peux vous dire que c'est peut-être pas, aux périodes de six heures (6h00) à neuf heures le matin (9h00) et inverse, ça va ressembler puis je peux vous dire que c'était invivable pour les gens qui y étaient.

5705 Il y a des solutions. Est-ce qu'on a envisagé l'expropriation des gens qui y demeurent? C'est sûr qu'il y a coût. Mais à un moment donné, comme vous avez dit, je pense, on règle pas un problème en en créant un autre ailleurs.

5710 Alors plusieurs, on a comparé aussi en disant qu'il y a des grandes rues à Montréal qui vivent aussi un problème de circulation. C'est vrai. Qu'on prenne la rue Sherbrooke, la rue Sainte-Catherine, bon, toutes ces rues passantes là, mais les maisons sont construites en fonction du fait qu'il y a un achalandage.

5715 C'est pas du décliné d'aluminium qui est sur les côtés. C'est de la pierre. On prend, c'est de la brique à la façade avec peut-être des fenêtres un peu plus insonorisées et naturellement, les gens qui s'y installent s'installent dans un centre urbain. Comme je vous ai dit, lorsque ça a été construit, c'était une rue résidentielle comme toutes les rues résidentielles où ça se construit.

Là, mon cinq minutes s'en va sur sa fin.

5720 **LE PRÉSIDENT:**

À peu près, oui.

5725 **M. ALAIN ST-PIERRE:**

Je vais essayer quand même, bon. Nous allons vous soumettre un rapport qu'on va concocter ensemble, qui va reprendre un peu mais pas seulement, il faut pas croire que les gens de la rue se disent: "Pas chez nous, dans la cour du voisin".

5730 À l'heure actuelle, on reçoit une quantité de cette circulation, la circulation qui quitte Saint-Jean, qui prend Salaberry puis qui descend vers l'Île Bizard, on la reçoit. On reçoit les autobus de la STCUM puis tout le monde vit convenablement avec ça.

5735 Mais le pas qu'on veut faire traverser, ce n'est du simple ou double. On peut parler du triple et du quadruple de circulation à cet endroit-là.

5740 J'ai entendu des gens qui se préoccupaient de la rue Morgan. Mais au bout de la rue Morgan, il y a pas un bassin de 25 000 de population qui vont passer sur la rue Morgan. Puis c'est pas pour diminuer l'importance de la quiétude des gens de la rue Morgan sud, mais c'est pour vous montrer quand même que, derrière les chiffres, on parle d'une situation qui est quand même importante.

5745 Est-ce qu'il y a lieu à une étude d'impact environnemental? Je le sais pas. Je suis pas un expert dans ce domaine.

Mais je crois que la qualité de vie des citoyens, puis là je vous parle des 100 maisons qui sont sur cette rue-là, sur cette portion de rue-là, parce que le reste, il y en a pas de maisons. Alors c'est un pont, de l'eau puis des résidences éloignées.

5750 **LE PRÉSIDENT:**

Je vous invite à conclure.

5755 **M. ALAIN ST-PIERRE:**

Je vais conclure. Je vous remercie de m'avoir accordé cinq minutes!

LE PRÉSIDENT:

5760 Je vous en prie. Et on prendra note effectivement si vous et des résidants veulent, bien sûr, nous faire parvenir un mémoire, on en prendra bonne note.

Est-ce que mes collègues ont questions ou précisions à demander?

5765 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Ça va. Votre position est très claire, merci.

5770 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:**

Merci.

LE PRÉSIDENT:

5775 Merci, monsieur St-Pierre. Madame Claudine Christin. Alors madame Christin, vous nous avez déjà soumis un mémoire. Vous savez bien sûr, ce soir on n'a pas eu le temps de le lire et je ne voudrais pas que vous le lisiez non plus. Laissez-nous faire ça.

5780 Ce que j'aimerais peut-être vous demander, c'est si vous avez soit un résumé de votre position ou même des choses, des considérations peut-être additionnelles surtout à la suite de ce que vous avez entendu ce soir, qui pourraient s'ajouter à votre mémoire.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

5785 D'accord.

LE PRÉSIDENT:

Et vous aussi, évidemment, je vous donne cinq minutes maximum.

5790

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

Oui, oui. Je vous remercie du cinq minutes. Je sais comment vous devez être fatigués.

5795

Je voulais, par mon mémoire, vous brosser un tableau sur 20 ans de l'évolution d'un quartier. Alors je vais faire ça rapidement.

5800

Quand je me suis installée, j'ai veillé à avoir un arrêt d'autobus au coin de la rue, la bibliothèque, une épicerie, un nettoyeur et beaucoup de services. Durant ces 20 ans, les services sont partis, les banques sont parties pour se ramasser beaucoup dans votre secteur de la 40.

5805

Le problème qu'on a avec ça, c'est que les services s'en allant, la population vieillissant et vous avez la population de la couronne nord, la population du coin de Vaudreuil et la population plus au sud. Celle-là a beaucoup augmenté. Elle a doublé. Le problème qu'on a actuellement, c'est qu'on ne peut plus sortir de ce secteur-là de l'île dans un temps raisonnable.

5810

Alors quand on arrive à sept heures (7h00), je vous dis, à sept heures ce matin (7h00), j'étais au coin de Gouin et la 13 très précisément et on annonçait déjà un bouchon pour les gens entre la 640 et la rivière des Prairies de vingt-cinq minutes.

5815

Je pense que si vous voulez avoir un plan de transport qui fonctionne, il faut tenir compte de tout le monde. Les travailleurs, c'est pratique parce qu'on se dit ça va être beaucoup de gens, ça va rentrer à tel endroit. Mais si vous prenez pas les contraintes familiales en considération, vous n'arriverez jamais à faire changer les gens de la voiture à l'autobus.

5820

Et pour être capable de le faire, il faut bien comprendre les contraintes par secteur. Vous avez une population qui est plus âgée dans certains secteurs. Dans d'autres endroits, c'est des plus jeunes familles.

5825

Je peux vous donner mon exemple personnel. En 98, mon emploi a déménagé. Il s'est ramassé effectivement dans ce qu'on appelle le centre-ville. Mais pour y accéder, il faudrait que je prenne un autobus, le train, un autre métro, un autre autobus, et je suis toujours dans votre centre-ville. Alors évidemment, j'ai jamais fait ça. Je l'ai fait quelques fois, je l'ai essayé.

Et en 98, ça me prenait trente minutes le matin, cinquante minutes le soir. En 2004, ça me prend cinquante minutes le matin, une heure et demie le soir en été. En hiver, ça me prend une heure le matin, deux heures le soir.

5830 Pour vous donner une idée de la congestion, à sept heures le matin (7h00), il n'y a qu'une seule petite fenêtre très très courte pour passer sur la 13. Après, elle se bouche en provenance de Laval et les gens de Laval vont dans l'ouest; ils vont pas vers le centre-ville. C'est des considérations comme ça.

5835 Ensuite de ça, une chose que je voulais souligner. Ça m'est venu à l'idée. Il y a deux ans, j'ai passé un an à la maison. Donc je suis passée d'une famille à double revenu avec enfant, professionnelle, à une femme au foyer pendant un an avec enfant. Et je me suis aperçue que les comportements en transport des gens varient énormément pour des considérations de temps.

5840 Les gens, par exemple, votre consultation ce soir, elle a lieu dans le West Island. Elle a lieu dans le West Island, c'est bien, parce qu'on n'aurait pas pu se rendre au centre-ville, étant donné qu'il faut sortir du centre-ville pour venir prendre soin de nos familles le soir.

5845 Si vous ajoutez dans le portrait une personne âgée qui a besoin d'un peu de soutien, vous allez alourdir les contraintes de ceux qui sont déjà en voiture, parce que le système de transport en commun ne répond pas.

Si vous ajoutez un enfant qui a des difficultés et qu'il faut qu'il soit vu en clinique -- soit dit en passant, on a aussi perdu nos médecins, qui sont partis et qui n'ont pas été remplacés.

5850 Ça crée, les chaînes de transport sont devenues tellement longues qu'on dépasse facilement le douze heures par jour, c'est-à-dire du temps où vous partez de votre domicile, vous allez travailler puis vous revenez le soir.

5855 Si on veut trouver une solution, parce que là, vous allez penser que je défends la voiture. Je ne défends pas la voiture. J'explique pourquoi elle est là et oui, j'ai des idées pour en enlever un peu. Parce qu'il faut comprendre...

LE PRÉSIDENT:

5860 Je vous demanderais d'arriver à ça justement parce qu'il vous reste à peu près une minute, alors pour nous donner l'essentiel de vos idées là-dessus.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

5865

L'essentiel, il y a une raison pour laquelle les gens qui font les plans de transport comprennent pas ce genre de situation là. On n'est jamais au même endroit en même temps parce qu'on ne peut pas y être.

5870

Alors si je pouvais vous donner une seule recommandation, mettez en place des "focus groups" dans différents arrondissements de l'île pour comprendre les contraintes des gens qui sont là et on va arriver à avoir des plans de transport qui vont permettre une meilleure accessibilité.

5875

Parce que des voitures pour remplacer le transport public pour aller plus vite, ça va bien. Mais si vous en mettez trop, vous pouvez plus vous rendre. Alors vous avez un autre genre de problème.

LE PRÉSIDENT:

5880

Très bien.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

5885

D'accord.

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que mes collègues ont des questions?

5890

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

Je voudrais juste vous déposer aussi deux articles de journaux locaux.

LE PRÉSIDENT:

5895

Oui, oui.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

5900

Un qui parlait de la journée sans voiture. L'idée, c'était pas la journée de sans voiture. C'est qu'il y a trois de ces personnes-là qui expliquent les contraintes pour lesquelles elles sont en voiture et à mon avis, c'est pertinent.

5905

L'autre prend le taxi à la grandeur de l'île, c'est le taxi collectif de l'île Bizard. Et l'auteur dit qu'il ne comprend pas pourquoi le service a pas plus de succès.

L'île Bizard est une population de familles avec enfants. Ça prend une demi-heure se rendre à la gare, une demi-heure de la gare...

5910 **LE PRÉSIDENT:**

L'article raconte tout ça, oui.

5915 **M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:**

Non. Je vous donne mon interprétation parce que eux ne comprennent pas pourquoi. Alors...

5920 **LE PRÉSIDENT:**

Bien écoutez, on prendra connaissance de l'article, madame, et puis si jamais vous voulez...

5925 **M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:**

D'accord.

LE PRÉSIDENT:

5930 ... compléter, je pense que là-dessus, on peut se faire une tête assez facilement.

M^{me} CLAUDINE CHRISTIN:

Parfait. Je vous remercie.

5935

LE PRÉSIDENT:

5940 Merci. Je vous en prie. Juste en terminant, en vous remerciant infiniment de votre gentillesse à tous et de votre patience, je voudrais juste rappeler à ceux qui auraient l'intention de présenter un mémoire aux plénières du 21 ou 22 juin, premièrement, vous devez vous inscrire d'avance et ça en communiquant avec l'Office.

5945 Et pour que les commissaires puissent prendre de votre mémoire, on vous demande de nous le faire parvenir d'ici le lundi 14 juin à seize heures (16h00), idéalement en 10 exemplaires papier et en format électronique.

Alors voilà. Merci à tous. Et nous autres, on continue dans une autre partie de l'île demain soir.

AJOURNEMENT

5950

5955

Je, soussignée, **NICOLE RAYMOND**, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des audiences publiques de l'Office de consultation publique de Montréal prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

5960

ET J'AI SIGNÉ:

5965

NICOLE RAYMOND, s.o.