

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 4

Séance tenue le 26 mai, à 19 h
Salle du conseil d'arrondissement
Arrondissement de Montréal-Nord
4243, Charleroi

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 26 MAI 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL	
PIERRE SAINTE-MARIE, LISE BERNIER	3
REPRISE DE LA SÉANCE	14
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
PAUL DE BANÉ	15
LOUIS LANGEVIN	23
ANDRÉ MATHIEU	29
RENÉ MÉNARD	36
ESTELLE ROBITAILLE	47
JACQUES CHEVRIER	51
FRANÇOIS ARSENAULT	55
GILLES PRUD'HOMME	58
OLIVIER GLADU	65
COMMENTAIRES :	
JAMES INFANTINO	77
ANDRÉ CORDEAU	81
LOUISE CREVIER	85
PAUL DE BANÉ	89

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Bonsoir, Mesdames, Messieurs, bienvenus à cette assemblée de consultation. 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.

10 Les commissaires qui m'accompagnent sont madame Catherine Chauvin et monsieur André Beauchamp. 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 à l'entrée de la salle.

15 L'assemblée de ce soir est enregistrée. Monsieur Dufour en est le sténotypiste et monsieur Ouellet s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public avec le reste de la documentation.

20 À notre droite vous voyez les personnes qui nous présenteront la proposition de révision du Plan d'urbanisme et qui répondront à vos questions. Le responsable du projet, monsieur Pierre Sainte-Marie, urbaniste du Service la mise en valeur du territoire et du patrimoine, il est secondé ce soir par madame Lise Bernier et monsieur Jean-François Morin du même service. Et il y a d'autres personnes qui viennent des services de la Ville qui sont également présentes pour répondre ou vous donner de l'information au besoin.

25 Donc, selon la loi, c'est l'Office de consultation publique qui a le mandat de consulter les citoyens sur le Plan d'urbanisme révisé. Comme toutes les consultations publiques, 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.

30 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 et ils s'engagent à respecter le Code de déontologie des commissaires. Ce code est disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

35 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 et ils s'engagent à respecter le Code de déontologie des commissaires. Ce code est disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

40 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.

 Le Plan d'urbanisme révisé doit être adopté, donc, d'ici la fin décembre deux mille quatre (2004) et la proposition qui vous sera présentée tout à l'heure est axée principalement sur les

45 éléments du Plan d'urbanisme qui vise tout le territoire de Montréal et qui intéresse l'ensemble des citoyens.

Toute consultation publique comprend deux (2) parties. La première partie est pour permettre aux citoyens et à la Commission d'obtenir toute l'information possible sur la révision du
50 Plan d'urbanisme et sur ses conséquences. La deuxième permet aux citoyens de prendre position.

Pour cette consultation, nous avons prévu au moins dix (10) séances comme celle-ci qui sont principalement destinées à informer les citoyens. Donc, après la présentation qui sera faite
55 par monsieur Sainte-Marie, la Commission recevra les questions des citoyens. Ensuite, il y aura une deuxième partie pour ceux qui désirent exprimer leur opinion dès ce soir ou qui ont déjà un mémoire à déposer. Et au besoin, nous tiendrons des assemblées supplémentaires.

Nous aurons aussi des séances plénières le vingt et un (21) et le vingt-deux (22) juin dans
60 l'après-midi et en soirée, exclusivement pour recevoir les opinions des personnes et des 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 à ce moment-là. Pour poser des questions, 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 venir nous faire part de
65 leur opinion ou de leurs préoccupations. Je vous donnerai les détails là-dessus plus tard.

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. Le président de l'Office transmettra ce rapport au maire et au président du Comité exécutif. Il rendra ensuite le
70 rapport public.

Les personnes intéressées à le recevoir pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil. Il faut se rappeler que le rapport de la Commission sera consultatif et non décisionnel; la décision relative au Plan d'urbanisme révisé appartient au Conseil de la ville de Montréal.
75

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 manifestations d'approbation ou de désapprobation, ni remarques désobligeantes, ni propos diffamatoires, ni
80 attitudes méprisantes, et je sais que je peux compter sur votre coopération.

Alors j'invite maintenant monsieur Pierre Sainte-Marie à commencer la présentation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

85

Merci, monsieur le Président. Bonsoir, Madame Chauvin, bonsoir, Monsieur Beauchamp. Mesdames, Messieurs, bonsoir.

90

Le projet de Plan d'urbanisme révisé est disponible sous forme papier à l'entrée, si vous voulez avoir plus de détails. Vous pouvez également consulter le site Internet où l'ensemble du document, de même que les documents connexes qui ont servi à la préparation du Plan, sont disponibles.

95

Qu'est-ce que le Plan d'urbanisme? Le Plan d'urbanisme est un outil de gestion municipal qui est requis par la loi et qui est adopté par le Conseil municipal, donc par le Conseil de l'ensemble de la Ville. Il présente une vision d'aménagement et de développement de la Ville et contient nécessairement, selon la loi, les objectifs et les orientations d'aménagement du territoire, de même que différentes mesures de mise en oeuvre de nature réglementaire ou autre.

100

L'élaboration du projet de Plan d'urbanisme révisé qui fait l'objet de la consultation publique a débuté avec la tenue du Sommet de Montréal qui s'est tenu en juin deux mille deux (2002).

105

Comme on l'a mentionné, à la suite de la consultation publique, le Plan sera finalisé afin d'être adopté par le Conseil municipal d'ici la fin de l'année deux mille quatre (2004) conformément aux exigences de la loi.

110

Un des consensus importants du Sommet de deux mille deux (2002) est justement de faire du Plan d'urbanisme le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. Pour l'ensemble des participants au Sommet, il s'agit donc beaucoup plus que d'une simple obligation juridique, mais d'un véritable outil qui servira à façonner le Montréal de demain.

115

L'élaboration du Plan d'urbanisme, s'est fait, bien sûr, en fonction d'une approche adaptée à la nouvelle réalité montréalaise et, en particulier, en visant l'équilibre entre le traitement des enjeux pan-montréalais et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des vingt-sept (27) arrondissements.

120

La structure du document reflète cette recherche d'équilibre. La première partie, justement, porte sur les éléments pan-montréalais, la deuxième partie présente des documents spécifiques à chacun des vingt-sept (27) arrondissements, et la troisième partie correspond au document complémentaire où sont énoncés différentes règles, différents critères qui doivent nécessairement être inclus dans la réglementation d'urbanisme qui relève des arrondissements. Mentionnons que cette réglementation, en fait, doit être conforme à l'ensemble du plan, mais le document complémentaire vient préciser certains éléments qui seront donc intégrés dans la réglementation de zonage.

125

Le Plan d'urbanisme est fondé sur un parti d'aménagement, sur une philosophie de base qui mise sur le développement durable. Comment ça se traduit le développement durable en

130 matière d'aménagement urbain? Bien d'abord, par une volonté de consolider le territoire, c'est-à-dire de faire en sorte que le développement urbain se situe en priorité dans les secteurs déjà desservis par les infrastructures d'aqueduc et d'égout, bien sûr, mais également par les infrastructures de transport collectif. Le transport collectif, justement, est vu comme le mode de transport d'avenir des Montréalais et différentes mesures sont prises pour encourager son utilisation.

135 Finalement, le développement durable entraîne également une importance à accorder à la qualité de l'architecture et de l'aménagement urbain en général.

140 Vous le savez, le territoire de Montréal est maintenant très largement bâti et les secteurs qui apparaissent en beige sur la carte sont qualifiés de secteurs établis, c'est-à-dire que la Ville, dans son Plan d'urbanisme, annonce pour ces secteurs que le développement s'y poursuivra dans le respect des caractéristiques qui sont déjà présentes tant au niveau du bâti que des différents usages qui sont prévus.

145 Par contre, dans les secteurs qui apparaissent en bourgogne, on prévoit des transformations importantes, soit au niveau de l'usage, soit au niveau des types de construction, soit les deux (2). C'est vrai, par exemple, pour des sites industriels sous utilisés, ici dans Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, c'est vrai également pour le secteur autour des Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon est. C'est vrai pour l'entrée de ville de Montréal-Nord ici, face au débouché du pont Pie-IX. C'est vrai également pour le secteur à Saint-Michel autour de la Carrière Francon.

155 Les secteurs en bleu marine correspondent aux secteurs à construire, c'est-à-dire les secteurs qui sont présentement vacants, essentiellement vacants. On retrouve un certain nombre de territoires vacants ici dans Rivière-des-Prairies et également aux abords du secteur Bourget-Forget, c'est-à-dire du prolongement éventuel du boulevard Forget et du boulevard Bourget.

Mentionnons que le Plan d'urbanisme prévoit le maintien de la zone agricole qui existe à Montréal, ici dans l'ouest de l'Île-Bizard et également à Senneville, Ste-Anne-de-Bellevue.

160 Le parti d'aménagement se traduit en sept (7) orientations qui portent sur la qualité des milieux de vie, le transport, le développement du centre et des secteurs d'emploi, la qualité du paysage urbain et de l'architecture, la valorisation du patrimoine architectural, archéologique et naturel et, enfin, sur la qualité de l'environnement. On va examiner un peu plus en détail, une à une, chacune de ces orientations.

165 La qualité des milieux de vie est évidemment centrale dans le Plan d'urbanisme puisque les Montréalais, d'abord, habitent leur ville. La Ville se donne donc comme objectif d'améliorer la qualité des milieux de vie existants, notamment en intervenant de façon prioritaire dans les secteurs qui apparaissent en orangé sur la carte et qui sont identifiés comme secteurs à revitaliser.

170 Ils correspondent bien sûr, dans bien des cas, à des secteurs... dans tous les cas, à des secteurs établis qu'on a vus sur la carte précédente. Les secteurs établis ne sont pas des

secteurs figés, des secteurs où il ne se passera rien, mais on s'assurera que les transformations de ces secteurs se feront, justement, en en perpétuant le caractère général.

175 Et dans le cas des secteurs revitalisés, il s'agit, bien sûr, d'améliorer la qualité de vie des résidents. Et on voit que les secteurs à revitaliser qui ont été identifiés à l'aide de différentes données socio-économiques, la population, le niveau de revenus, le niveau de scolarité, et caetera, ces territoires, donc, incluent l'essentiel de Montréal-Nord, l'essentiel également de Saint-Michel et une partie ici de Rivière-des-Prairies.

180 La Ville entend également favoriser, dans les dix (10) ans suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, la construction de soixante (60 000) à soixante-quinze mille (75 000) logements sur son territoire. Il s'agira d'une part de marché métropolitaine oscillant entre quarante (40%) et cinquante pour cent (50%), ce qui constitue un objectif à la fois réaliste, mais ambitieux puisque, 185 depuis plusieurs décennies, la ville de Montréal n'a pas réussi à atteindre, de manière répétée, un tel niveau de construction.

La Ville vise à ce que les réseaux de transport contribuent à la structuration du milieu urbain, c'est-à-dire contribue à la qualité des milieux de vie. On l'a dit, on vise d'abord à 190 encourager l'utilisation du transport collectif, d'abord en s'assurant du maintien et de la réhabilitation des infrastructures de transport, particulièrement du métro qui, comme vous le savez sans doute, requérera, dans les années qui viennent, des investissements de plusieurs centaines de millions de dollars simplement pour maintenir le niveau de services auquel on est habitués.

195 Il y a également différentes mesures qui sont prévues pour améliorer la desserte en transport collectif. Par exemple, le prolongement du métro de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou, la station se situant à l'angle de la rue Bélanger, le prolongement, également, de la station Côte-Vertu jusqu'à l'actuelle gare Bois-Francs. 200 Différentes mesures aussi sont prévues pour que les Montréalais puissent mieux bénéficier des infrastructures de trains de banlieue qui ont été implantées au cours des dernières années, mais souvent dans un esprit de desserte de la banlieue beaucoup plus que de la population de Montréal. Dans certains cas, donc, il s'agira d'ajouter une gare sur un trajet de train déjà existant, par exemple ici à Côte-Saint-Luc ou encore ici à l'intersection de la rue Chabanel.

205 Différentes mesures sont également prévues pour faciliter les déplacements en autobus, c'est-à-dire l'implantation de mesures préférentielles pour le transport collectif sur certaines voies. Sur la rue Notre-Dame, par exemple, ça correspond au secteur en pointillé, donc sur la rue Notre-Dame, sur la rue Sherbrooke, également sur le boulevard Langelier et Maurice-Duplessis, 210 ici tout au bout d'Henri-Bourassa.

Il est prévu également dans l'axe du boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine d'inclure différentes mesures préférentielles au transport collectif. Également -- ce n'est pas illustré sur la 215 carte -- mais il y a la possibilité de construction d'une nouvelle ligne de train dans le couloir du CN, c'est un projet qui est présentement à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport.

220 Il est démontré que les gens qui habitent ou qui travaillent à proximité de stations de métro ou de gares de train de banlieue ont beaucoup plus tendance à utiliser le transport collectif qu'autrement. C'est pourquoi le territoire autour de chacune des stations de métro a été examiné, autour de chacune des gares également, et les soleils qui sont là correspondent à une volonté de la Ville d'intensifier le développement autour de chacune de ces stations de métro, de chacune de ces gares qui présentent un potentiel.

225 Pensons, par exemple, aux abords des stations de la Savane et Namur près de l'Hippodrome où le métro est présent depuis plus de vingt (20) ans mais où, pourtant, le niveau de développement n'est absolument pas à la hauteur de la présence d'une telle infrastructure.

230 Le prolongement du métro également dans l'axe de la rue Jean-Talon vers le boulevard des Galeries d'Anjou entraînera une densification du bâti, densification qui est déjà amorcée, comme vous le savez, autour des Galeries d'Anjou.

235 Malgré l'importance accordée au transport collectif, différentes interventions sont également requises sur le réseau de voirie, sur le réseau routier, notamment pour mieux desservir les secteurs d'emploi.

Mentionnons d'abord la réfection de l'autoroute métropolitaine, la modernisation de la rue Notre-Dame, le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain qui se situerait à l'intérieur des terres et qui dégagerait donc les berges pour des utilisations de loisirs.

240 Mentionnons également le raccordement -- on l'a évoqué un petit peu plus tôt -- des boulevards Bourget et Forget dont le tracé précis reste à déterminer. Et n'oublions pas le tracé, le prolongement éventuel de l'autoroute 25 qui apparaît ici de façon très pâle. Le ministère des Transports faisant présentement une étude sur le sujet, il faudra voir, une fois l'étude complétée, quel sera le positionnement de la ville de Montréal. Mais la possibilité, évidemment, est donc incluse ici dans le Plan d'urbanisme.

250 Le vélo est vu comme un moyen de transport à part entière et le Plan d'urbanisme prévoit donc le parachèvement de l'armature des voies cyclables sur l'ensemble du territoire auxquelles se grefferont différentes voies cyclables locales qui seront déterminées par les arrondissements.

255 Il y a donc, d'abord, la voie de ceinture qui fait le tour de l'Île de Montréal, de l'Île-Bizard, de l'Île des Soeurs, il y a différents liens nord-sud qui sont soit à confirmer ou à développer. Par exemple, ici dans l'axe du corridor de Montigny vers le boulevard des Galeries d'Anjou et, éventuellement, la rue Notre-Dame. Il y a également le prolongement de la voie sur la rue St-Zotique qui est prévu pour se raccorder à cette voie nord-sud.

Le transport des marchandises à Montréal constitue une facette importante de la vie économique. Le port, les chemins de fer jouent un rôle important et c'est pourquoi leurs fonctions sont confirmées de façon générale même si, dans le cadre de l'élaboration du schéma

260 d'aménagement de la région métropolitaine, qui est fait par la Communauté métropolitaine de
Montréal, des efforts seront tentés pour essayer de décentraliser à l'extérieur de l'Île de Montréal
certaines de ces infrastructures.

265 Le développement du centre se situe parfaitement dans la philosophie du développement
durable puisqu'il s'agit, et de loin, du secteur le mieux desservi en transport en commun, et d'un
secteur, également, qui présente un potentiel de développement extrêmement important vu le
nombre de stationnements et de terrains vacants qu'on y trouve.

270 Dans le projet de Plan d'urbanisme, la Ville vise donc accroître les différentes fonctions
qui contribuent à la vocation métropolitaine, nationale et internationale du centre, c'est-à-dire les
activités de bureaux, de commerces, de tourisme, les activités institutionnelles, les activités
culturelles aussi.

275 La Ville, également, entend accroître le dynamisme résidentiel du centre dans la foulée
de ce qui s'est amorcé depuis l'adoption du premier Plan d'urbanisme de Montréal en quatre-vingt-
douze (92). Et la Ville entend, également, renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du
centre, c'est-à-dire de mieux lier ensemble les différents morceaux du centre-ville qui vont bien,
mais qui, parfois, sont séparés par des secteurs moins attrayants, pensons, par exemple, à la
tranchée de l'autoroute Ville-Marie immédiatement au nord du Vieux-Montréal.

280 Comme on l'a mentionné par différentes interventions sur le réseau routier, on entend
favoriser l'intensification, le développement des secteurs d'emploi, on entend également favoriser
l'aménagement de secteurs d'emploi institutionnels bien intégrés à la trame urbaine.

285 Sur la carte, on voit les différents types de secteurs d'emploi. Il y a donc le Centre des
affaires qui est ici en rouge, il y a également, en rose, les secteurs d'affaires et de commerces,
dont celui-ci autour des Galeries d'Anjou, celui-là autour du Marché central et du Centre Rockland,
celui-ci à Saint-Laurent, autour de Fairview et Angrignon. Dans chaque cas, il s'agit de non
seulement confirmer la vocation commerciale des lieux, mais également de diversifier les activités
290 avec des bureaux, avec de l'habitation aussi, peut-être des fonctions communautaires, et
caetera.

Le secteur industriel ici au sud de Montréal-Nord est voué à être redynamisé, de même
que plusieurs secteurs industriels dans Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles.

295 On parlait des institutions. Les institutions jouent un rôle très important en termes
d'emplois à Montréal. Le rôle, donc, des institutions est confirmé et les territoires qu'elles
occupent leur sont donc réservés. Il s'agit des taches qui apparaissent en turquoise sur la carte.
Et mentionnons, par exemple, l'Hôpital Rivière-des-Prairies et le Cégep Marie-Victorin.

300 La qualité du paysage urbain et de l'architecture est très importante pour une ville comme
Montréal. La Ville vise d'abord mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire de la Ville et
les autres éléments identitaires. Il s'agit donc, par exemple, de mettre en valeur le parcours

305 riverain. Le parcours riverain qui comprend le boulevard Gouin, la rue Notre-Dame, le boulevard
Lasalle, le boulevard du Bord du lac dans une perspective qui touche à la fois l'importance
symbolique de cet élément rassembleur de l'ensemble de la Ville, dans une perspective
également de mise en valeur du patrimoine à la fois bâti et naturel, et dans une perspective d'une
amélioration de la qualité de l'environnement par une revégétalisation des berges, par une
amélioration de la qualité de l'eau, et caetera.

310 La trame verte, c'est-à-dire l'ensemble des parcs qu'on trouve à Montréal, qu'il s'agisse
des grands parcs, des parcs en rive, constitue également une des facettes distinctives de la Ville
que l'on entend maintenir et développer. Il y a, entre autres, un parc nature qui est prévu, qui a
été acquis à Anjou, mais qui demeure à aménager et qu'on prévoit donc aménager dans les
315 années qui viennent.

Montréal, par sa situation insulaire, est nécessairement accessible par un nombre limité
d'entrées qui correspondent aux ponts routiers ou aux ponts ferroviaires. L'aménagement des
abords de chacun permettra donc d'améliorer l'image de Montréal et d'accroître son intérêt.

320 De façon générale, l'amélioration de la qualité de l'architecture se fera par une révision
attentive des différents projets, également par la mise en place de différentes lignes directrices qui
sont présentement en voie d'élaboration par le biais d'une entente entre la Ville et les différentes
universités.

325 La Ville entend également valoriser l'aménagement du domaine public, particulièrement
dans les secteurs qui sont très fréquentés pour des fins commerciales, par exemple le secteur des
Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon à Saint-Léonard.

330 On entend également améliorer la qualité du paysage urbain le long de certains
boulevards comme le boulevard Pie-IX, le boulevard Henri-Bourassa ou la rue Sherbrooke.

L'aménagement, également, des abords des stations de métro qui seront construites
devra se faire de façon exemplaire.

335 Le Plan entend valoriser le patrimoine bâti, archéologique et naturel. Le patrimoine bâti
inclut non seulement les éléments très anciens, comme cette maison qu'on voit ici, mais
également des éléments plus modernes et des éléments plus locaux. L'ensemble, donc, fera
l'objet de mesures de protection. On voit ici l'ensemble des secteurs qui seront protégés par le
340 Plan d'urbanisme, par différentes mesures réglementaires qui seront adoptées par les
arrondissements, mais qui devront nécessairement se conformer à ce qui est prévu dans le Plan.
Ça couvrira, bien sûr, des secteurs résidentiels, également des secteurs industriels et aussi
différentes institutions à valeur patrimoniale. Par exemple, le site de la Chapelle de la réparation
et l'Hôpital Rivière-des-Prairies.

345 On l'a mentionné, le territoire de Montréal est maintenant très largement bâti. Les
éléments naturels sont donc d'autant plus précieux. Et le Plan d'urbanisme entend donc assurer

leur protection, leur mise en valeur, particulièrement dans les dix (10) éco-territoires que l'on retrouve sur cette carte qui comprennent donc le mont Royal, les rapides de Lachine, le secteur ici de la rivière à l'Orme, une bonne partie de l'Île-Bizard, également les abords du ruisseau de Montigny et toute cette partie nord-est de l'Île.

Dans chaque cas il ne s'agit pas du tout pour la Ville d'acquérir l'ensemble du territoire et d'en faire un parc, mais bien de s'assurer que quand le développement se réalise, on maintienne l'ensemble des éléments naturels d'intérêt, qu'il s'agisse d'éléments boisés, de milieux humides ou encore de berges.

La qualité de l'environnement correspond à la septième orientation donc, la réduction des émissions de polluants atmosphériques qui se fera dans le cadre du plan d'urbanisme par un soutien, on l'a mentionné, à une plus grande utilisation du transport collectif.

La réhabilitation des sites contaminés sera importante, particulièrement dans les secteurs à transformer. On a vu au début qu'une bonne partie des territoires qui demeurent à développer sont en fait des territoires à redévelopper, des territoires à transformer qui ont donc connu d'autres usages dans le passé, et qui présentent un risque de contamination nécessairement.

On entend également assurer un aménagement adéquat dans les différentes zones de contraintes. Par exemple les zones inondables, l'ensemble des abords de la Rivière-des-Prairies constitue une zone inondable, et également sur le site des anciennes carrières, qu'il s'agisse de l'ancienne carrière qui est devenue le Complexe environnemental Saint-Michel, de la carrière Francon qui est devenue un site de dépôt de neige, de l'ancienne carrière Demix, mais également de la carrière Lafarge qui demeure en exploitation et que le Plan d'urbanisme confirme dans cet usage.

Le Plan d'urbanisme constitue un contrat social quant à l'avenir de la Ville. Sa mise en oeuvre fera l'objet d'un bilan annuel qui sera discuté par une commission du Conseil, qui sera discuté publiquement, ce qui permettra donc aux citoyens de venir se prononcer quant aux priorités de mise en oeuvre pour l'année qui suivra, et de se prononcer également sur les éléments qui auront été réalisés dans l'année précédente.

Comment se fera la mise en oeuvre du Plan? D'abord par différents paramètres réglementaires, des paramètres qui portent, par exemple, sur l'affectation du sol, c'est-à-dire la définition des différents types d'usages autorisés sur le territoire. On voit donc sur cette carte les secteurs en beige qui correspondent aux secteurs résidentiels. Les secteurs résidentiels ne sont pas strictement des secteurs d'habitation, mais ils comprennent l'ensemble des services qui font des milieux de vie intéressants, c'est-à-dire des commerces locaux, des équipements communautaires, des parcs, et caetera.

À l'inverse, les secteurs en rose correspondent aux secteurs d'emploi, des secteurs donc où, à cause des nuisances générées par les activités d'emploi qu'on y trouve, l'habitation ne sera

pas autorisée. Par contre, dans les secteurs mixtes, les secteurs en orange, l'habitation et les activités d'emploi seront encouragées en parallèle.

395 Le Plan comprend également différentes mesures quant aux limites de densité de construction. Les couleurs illustrent donc les différentes intensités de densités qui sont prévues par le plan. Évidemment, les densités les plus fortes se retrouvent au centre-ville. De manière générale, dans le centre de l'Île qui est desservi par le métro, on retrouve des densités moyennes, alors qu'aux extrémités de l'Île, les densités sont plus faibles.

400 La mise en oeuvre du plan se fera également par différentes immobilisations. Qu'il s'agisse d'infrastructures d'aqueduc, d'égout, d'infrastructures de transport collectif également et par différents programmes, on parlait tantôt de l'intensification du développement autour des stations de métro, ça pourrait faire l'objet d'un programme. On parlait de la réhabilitation des sites contaminés, de la mise en valeur des éco-territoires, tout ça pourrait faire l'objet de programmes
405 spécifiques.

Nécessairement, la mise en oeuvre ne se fera pas par la Ville, la Ville entend assurer le leadership dans la mise en oeuvre du plan, mais la réalisation du plan se fera grâce à la collaboration du gouvernement du Québec, du gouvernement fédéral et de différents partenaires
410 associatifs ou privés.

Le Plan d'urbanisme prévoit que les vingt-six (26) secteurs stratégiques qui apparaissent sur la carte feront l'objet d'une planification détaillée dans les trois (3) ans suivant l'adoption du Plan. Il s'agit, en fait, de secteurs qui présentent une problématique complexe et qui doivent donc
415 être étudiés avec attention.

Je vais donc passer la parole à ma collègue Lise Bernier qui va développer un petit peu sur un certain nombre de ces secteurs de planification détaillée.

420 **Mme LISE BERNIER:**

Oui. Donc, bonsoir, Mesdames et Messieurs. Nous présentons ici ce soir quatre (4) des secteurs de planification détaillée qui sont situés dans la partie est de la Ville, à savoir le secteur Bourget-Forget, le corridor Louis-H. Lafontaine, le boulevard Pie-IX ainsi que le secteur Galeries
425 d'Anjou-Jean-Talon.

Le premier secteur, Bourget-Forget, est localisé à la limite de trois (3) arrondissements et il s'étend de la rue Notre-Dame au sud au boulevard Henri-Bourassa au nord. Pour vous situer, on reconnaît ici l'avenue Georges-V, la carrière Lafarge de par ses installations de part et d'autre
430 de la rue Sherbrooke, l'autoroute 40, le Parc industriel d'Anjou avec le golf limitrophe, ainsi que le parc nature d'Anjou.

435 On voit difficilement, mais enfin la partie existante du boulevard Rodolphe-Forget situé plus au nord, qui a été connectée à Henri-Bourassa il y a quelques années et qui revient le boulevard Perras plus au nord.

440 Donc, le secteur est caractérisé par la présence de vastes terrains vacants ou sous-utilisés, notamment près du secteur d'Anjou et plus au sud près de la carrière Lafarge. Certains terrains, même, cohabitent avec la fonction résidentielle, soit près de Georges-V et dans cette portion le long de la carrière.

445 La mise en valeur et le développement de ces terrains requièrent l'aménagement d'un lien de circulation nord-sud entre le boulevard Henri-Bourassa, l'autoroute 40 et la rue Notre-Dame. Ce lien nord-sud permettra de désenclaver les secteurs résidentiels et industriels de Rivière-des-Prairies qui comportent, comme on le sait, encore de grands sites industriels ou résidentiels à mettre en valeur.

450 L'amorce de désenclavement de Rivière-des-Prairies a été entreprise, comme je le soulignais tantôt, dans les années quatre-vingt-dix (90) avec le raccordement du boulevard Rodolphe-Forget au boulevard Henri-Bourassa. Donc, la planification détaillée de ce secteur viendra en quelque sorte assurer le parachèvement de ce lien nord-sud.

455 Les principaux objectifs poursuivis par la planification détaillée sont donc mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés en favorisant l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et respectueuses de l'environnement. On entend par là compatibles avec les milieux résidentiels avoisinants.

460 Deuxièmement, structurer le développement en implantant un lien routier qui assurera une desserte adéquate pour tous les types de circulations. On pense alors au transport des marchandises pour les entreprises existantes ou à venir, à la circulation automobile en général ainsi qu'au transport collectif dans cet axe nord-sud.

465 Enfin, un dernier objectif est de mettre en valeur le parc nature d'Anjou et assurer son accessibilité.

470 Un deuxième secteur, le corridor Louis-H. Lafontaine. Le secteur est situé près des limites de Montréal-Nord et de Rivière-des-Prairies. Il s'étend donc de l'autoroute 25 actuelle jusqu'au boulevard Gouin. Il est traversé par les boulevards Perras et Maurice-Duplessis et évidemment, aussi, il longe le ruisseau de Montigny le long de l'hôpital et du cégep.

475 Comme nous venons de le soulever dans la présentation du secteur Bourget-Forget, la desserte routière du quartier Rivière-des-Prairies doit être complétée afin d'améliorer l'accessibilité des secteurs résidentiels et industriels. La construction à la fin des années quatre-vingt-dix (90) du boulevard Louis-H. Lafontaine jusqu'au boulevard Perras assure maintenant un lien nord-sud aux limites de Montréal-Nord et de Rivière-des-Prairies. Le ministère des Transports, comme

monsieur Sainte-Marie l'a souligné tantôt, étudie présentement le parachèvement de l'autoroute dans l'axe de ce boulevard, incluant un pont vers Laval.

480 La Ville se prononcera donc sur les différentes options à l'étude en fonction des orientations proposées ici, à savoir améliorer la desserte routière afin de répondre aux besoins de transport, notamment de transport collectif, dans la partie est de Montréal et réduire la circulation de transit dans les milieux résidentiels protégés et mettre en valeur la Coulée verte du ruisseau de Montigny et assurer son accessibilité. Enfin, protéger et mettre en valeur le boulevard Gouin en tant que composante du parcours riverain.

485 Un troisième secteur de planification détaillée est le boulevard Pie-IX. Alors le boulevard Pie-IX constitue l'une des principales entrées de ville reliant Laval et Montréal. Toutefois, le boulevard et le pont Pie-IX canalise, sur le territoire de Montréal-Nord, un flot important de circulation qui engendre des impacts considérables sur les milieux limitrophes. On reconnaît donc 490 ici le pont Pie-IX et l'échangeur Henri-Bourassa. Plus au sud, la rue Monselet. Le secteur se termine ni plus ni moins que près des voies ferrées du CN.

495 Les principaux objectifs poursuivis par la planification détaillée de ce secteur visent à rehausser la qualité de l'aménagement urbain afin de rendre le secteur plus sécuritaire et convivial pour les piétons, c'est-à-dire en visant, entre autres, à rendre l'échangeur avec le boulevard Henri-Bourassa plus sécuritaire, à améliorer la qualité générale du domaine public, que ce soit par la plantation d'arbres ou l'installation de mobilier urbain.

500 Enfin, à rehausser la qualité aussi de l'architecture et à mettre en valeur le parcours riverain afin de créer une entrée de ville de qualité. On entend ici une plus grande qualité d'architecture et une implantation des bâtiments visant à réduire les grands stationnements en façade, qu'on pense évidemment, notamment, face aux commerces. On pense aussi à un meilleur contrôle de l'affichage et des panneaux réclames ainsi qu'à la mise en valeur des éléments patrimoniaux et paysagers du parcours riverain du boulevard Gouin.

505 Un troisième objectif est d'améliorer la qualité de vie dans les milieux résidentiels limitrophes en diminuant les nuisances, particulièrement celles associées à la circulation sur le boulevard Pie-IX, mais aussi celles pouvant être générées par certaines activités industrielles.

510 Enfin, il est aussi proposé de densifier le cadre bâti résidentiel et de favoriser des activités plus intenses et diversifiées au sud de la rue Monselet.

515 Le quatrième et dernier secteur de planification qu'on présente ce soir est celui des Galeries d'Anjou-Jean-Talon est. Donc, le secteur s'étend le long de la rue Jean-Talon, du boulevard Langelier jusqu'au centre commercial. Il regroupe aussi les activités, en fait les bâtiments à vocation d'affaires, soit les édifices à bureaux situés au sud de l'autoroute 40, ainsi que l'ensemble du secteur à vocation résidentielle de plus forte densité récemment construit, notamment en relation avec la planification du prolongement du métro à Anjou.

520 D'abord aménagé à des fins commerciales avec la construction du centre commercial à la
fin des années soixante (60), de nouvelles activités ont ensuite été introduites par l'implantation
successive de tours à bureaux. Le secteur a maintenant un caractère multifonctionnel depuis
l'insertion récente de la fonction résidentielle grâce à la construction du secteur d'habitation de forte
densité que je pointais à l'instant.

525 Enfin, le Plan soutient la création, donc, d'un cadre de vie de qualité pour les résidents et
les différents usagers de ce secteur dont la transformation est appelée à se poursuivre dans les
prochaines années. Les orientations sont donc d'accroître le rôle multifonctionnel en intensifiant et
diversifiant les activités, renforcer le caractère urbain et accroître la convivialité pour les piétons,
530 donc encore une fois aussi en améliorant la qualité de l'aménagement du domaine public et de
l'architecture et, enfin, de favoriser une meilleure desserte en transport collectif, donc notamment
par le prolongement du métro vers le boulevard des Galeries d'Anjou.

535 Alors je vous remercie, je repasse la parole à monsieur Sainte-Marie qui conclura la
présentation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

540 Merci, Madame Bernier. Ce qu'on a vu jusqu'à maintenant est donc contenu dans la
partie 1 du Plan, celle qui porte sur les éléments pan-montréalais.

545 On l'a dit plus tôt, la partie 2 comprend, présente des documents spécifiques à chacun
des vingt-sept (27) arrondissements. Dans le projet de Plan d'urbanisme révisé qui est soumis à la
consultation publique et qui sera donc soumis au Conseil municipal pour adoption, on trouve donc,
pour chaque arrondissement, la synthèse des orientations pan-montréalaises, un
agrandissement de la carte d'affectation du sol, de la carte de densité, de la carte des parcs et
des espaces verts et de la carte des secteurs de patrimoine bâti, et également la liste pour chacun
des arrondissements des immeubles d'intérêt patrimonial et architectural.

550 Les arrondissements qui le souhaitent pourront, une fois le Plan d'urbanisme adopté,
demander au Conseil municipal d'intégrer, dans cette partie 2 du Plan, un chapitre spécifique
d'ajouter, donc, à ces éléments, qui sont déjà dans la partie 2, un chapitre spécifique à
l'arrondissement qui traitera de façon plus détaillée des enjeux locaux d'aménagement. En fait, le
travail sur chacun de ces chapitres d'arrondissements est déjà amorcé depuis plusieurs mois et
555 j'imagine que la plupart d'entre vous avez eu la chance de participer aux activités de concertation
qui ont eu lieu selon un mode différent dans chaque arrondissement, un mode adapté à chaque
réalité depuis l'automne dernier.

560 La troisième partie du Plan d'urbanisme correspond, on l'a dit, aux document
complémentaire, c'est-à-dire présente des règles et des critères qui seront repris dans la
réglementation de zonage des arrondissements. Ces règles et ces critères portent sur le paysage
urbain, notamment sur le mont Royal, la végétation et les milieux particuliers, sur les fonctions
urbaines, les activités et sur la question de l'interface aux limites d'arrondissements. Vous savez

565 que chaque arrondissement est responsable de son zonage. Quand un projet se réalise à proximité d'une limite d'arrondissement, quand le zonage se change à proximité d'une limite d'arrondissement, on doit s'assurer que les résidants d'arrondissements voisins sont adéquatement consultés et ont l'occasion de participer de façon constructive aux débats tout comme les résidants de l'arrondissement où se fait carrément le changement de zonage.

570 Les étapes à venir à la suite, donc, de la consultation publique, finalisation et adoption du Plan d'urbanisme d'ici la fin de l'année, à la suite de cette adoption, intégration des chapitres d'arrondissements à la demande des conseils d'arrondissements qui le souhaiteront et réalisation de la planification détaillée pour les vingt-six (26) secteurs qu'on mentionnait plus tôt.

575 Je vous remercie beaucoup. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT:

580 Merci beaucoup, Monsieur Sainte-Marie. Madame Bernier également, je vous remercie. Nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes et pendant cette pause les personnes intéressées à poser des questions pourront s'inscrire à la table d'accueil à l'entrée de la salle. Le registre restera ouvert après la pause.

585 Au retour de la pause, j'inviterai les gens à venir s'asseoir devant la Commission selon l'ordre d'inscription. Je permettrai deux (2) questions par intervention. Toutefois, comme le registre reste ouvert, vous pourrez vous réinscrire pour des questions supplémentaires. Donc, on revient dans dix (10) minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

590

REPRISE DE LA SÉANCE

595 **LE PRÉSIDENT:**

Je vous invite à prendre place. Veuillez vous asseoir, s'il vous plaît.

600 Alors la Commission va recevoir maintenant les citoyens qui se sont inscrits pour poser des questions. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, je permettrai deux (2) questions par intervention, mais bien sûr vous pouvez vous réinscrire pour des questions supplémentaires.

605 Je demande à ceux qui viendront d'éviter les sous-questions, de ne pas faire de préambule, sauf si c'est indispensable pour comprendre votre question. Je vous demande aussi de réserver vos opinions pour la deuxième partie. Enfin, je vous suggère de bien écouter les questions des autres citoyens et les réponses qui leur seront données. L'information ainsi obtenue vous sera probablement utile.

610 Toutes les questions doivent être adressées au président de la Commission, donc à moi,
et toutes les réponses doivent aussi être adressées à la Commission. Mes collègues et moi
pouvons intervenir en tout temps pour obtenir de l'information supplémentaire ou des clarifications.

PERSONNE DE LA SALLE:

615 (Inaudible).

LE PRÉSIDENT:

620 À la deuxième partie, comme je l'ai dit dans mon discours d'ouverture. Après qu'on aura
épuisé le registre des gens qui veulent poser des questions, on donnera à ceux qui voudront
exprimer leur opinion le temps de le faire.

Alors j'appelle en premier lieu monsieur Paul De Bané.

625 **LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, Monsieur De Bané.

M. PAUL DE BANÉ:

630 Salut. Je vous remercie de m'accueillir. Moi, je suis... je demeure sur la 19^e Avenue sud-
ouest de St-Zotique. Je suis, pour la Ville, unifié si c'est possible. Je...

LE PRÉSIDENT:

635 Je veux surtout entendre vos questions.

M. PAUL DE BANÉ:

640 Oui. Oui. Oui. Bien, disons tantôt j'aurais dans la période d'opinion parce que je ne
voudrais pas brusquer quoi que ce soit. J'aurais des choses importantes à dire à l'Assemblée, et
c'est nos intérêts. C'est bien beau l'urbanisme, mais si on a une santé qui ne vaut rien à cause de
non-respect des règlements par un gouvernement supérieur comme le gouvernement fédéral en
matière d'irradiation des aliments, on est perdants.

645 Moi, ce qui me frappe simplement...

LE PRÉSIDENT:

650 Monsieur...

M. PAUL DE BANÉ:

Oui?

655

LE PRÉSIDENT:

... Monsieur De Bané...

660

M. PAUL DE BANÉ:

Oui?

LE PRÉSIDENT:

665

... votre première question, s'il vous plaît.

M. PAUL DE BANÉ:

670

La première question est celle-ci. C'est bien beau de l'urbanisme, mais il faudrait aussi que... je ne l'ai pas senti, il faut qu'on voie l'urbanisme... d'une façon, pour comprendre un peu ma question, il faut le voir aussi dans sa totalité. Moi là, ce que je vois à ville Saint-Laurent, au coin du Collège et de l'Église, un accomplissement incroyable au niveau de feux de trafic de la compagnie Lumec. Je me dis il faut que ce soit partout ça dans la ville de Montréal et dans la

675

LE PRÉSIDENT:

680

Excusez-moi, Monsieur De Bané...

M. PAUL DE BANÉ:

C'est dans ce sens-là.

685

LE PRÉSIDENT:

... quelle est votre question?

690 **M. PAUL DE BANÉ:**

Bien, la question est celle-ci. Vous voulez que je pose une question. Je vais me soumettre, Monsieur le Président.

695 **LE PRÉSIDENT:**

Oui.

700 **M. PAUL DE BANÉ:**

Il y a aucun problème.

LE PRÉSIDENT:

705 Parce que pour le moment, c'est pour les questions.

M. PAUL DE BANÉ:

710 Non, est-ce que ça veut dire... je me soumetts à la question, pas de problème, on n'est pas dans une période de tortures, là, au Moyen-Âge, soumettre à la question. Moi, je demande donc à ceux qui ont des plans d'urbanisme si, dans leur projet, ils voient une homogénéité d'une qualité impeccable au niveau des feux de circulation pour protéger, premièrement, les piétons et aussi, naturellement, les automobilistes. Ça c'est ma question, Monsieur le Président.

715 **LE PRÉSIDENT:**

Je pense que c'est une excellente question. Monsieur Sainte-Marie, vous avez abordé la question autant du transport que des qualités d'aménagement, de la protection, de la sécurité des citoyens dans les lieux publics. J'aimerais que vous élaboriez là-dessus, en particulier à partir des préoccupations de monsieur De Bané.

720

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

725 Effectivement, dans le Plan d'urbanisme on prévoit un ensemble de principes d'aménagement du domaine public qui accorde une place centrale aux piétons sur les lieux publics, qu'il s'agisse des rues, des trottoirs ou des parcs. Cette liste de principes se situe à la page 52... 142, pardon.

LE PRÉSIDENT:

730

Alors vous allez nous les rappeler sans doute.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

735 Voilà. Alors il s'agit d'abord dans les secteurs à fort achalandage piétonnier, entre autres
 les rues commerciales, de prévoir des trottoirs de largeur uniforme et suffisante pour assurer une
 circulation piétonne confortable et sécuritaire, d'assurer une configuration géométrique des
 intersections privilégiant la circulation piétonne, de prévoir un mobilier urbain sobre, durable et
 approprié à la vocation de la rue ainsi qu'un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique. C'est
 740 là qu'on rejoint les préoccupations de monsieur concernant les feux de circulation. De favoriser
 l'intégration d'oeuvres d'art, de maximiser la plantation d'arbres et de réduire l'encombrement des
 trottoirs par différents éléments comme les abribus, les boîtes postales, et caetera.

LE PRÉSIDENT:

745 Monsieur Sainte-Marie, dans les études ou les analyses qui ont été faites en préparation
 du Plan d'urbanisme, est-ce que vous avez fait le point sur la situation de Montréal, par exemple
 comparée à d'autres villes sur la gestion des passages piétons, l'utilisation des feux de circulation
 et ainsi de suite? Vous savez comme moi sans doute qu'il y a, dans des villes nord-américaines,
 750 différentes formules. Il y a des choses, bien sûr, qui existent à Montréal comme les passages
 protégés pour piétons qui n'existaient pas, en tout cas dans ma jeunesse à moi, et donc qui
 témoignent d'une évolution.

755 Mais de façon un peu plus précise, comment c'est appelé à évoluer ça, en ayant en
 particulier à l'esprit la sécurité des piétons?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

760 Cette étude-là n'a pas été faite pour l'instant. Je pense qu'elle pourrait être faite dans le
 cadre du Plan de transport qui va examiner l'ensemble des questions de circulation, y compris
 bien sûr les circulations piétonnes. Pour l'instant, effectivement, il y a une diversité de traitements
 à Montréal des intersections par rapport aux piétons. C'est peut-être une bonne chose, c'est peut-
 être une chose qui mériterait d'être corrigée. Cette question-là n'a pas encore étudiée, mais donc
 elle le sera dans le cadre du Plan de transport qui, je vous le rappelle, sera soumis à la
 765 consultation publique l'année prochaine, de façon à être adopté à l'automne deux mille cinq
 (2005).

LE PRÉSIDENT:

770 Dites-moi, vous avez dit vous-même qu'il y avait, en ce moment, des choses assez
 diverses pour ne pas dire disparates même, forcément on avait plusieurs villes, tout ça. Mais est-
 ce qu'il y a soit des bons exemples qui pourraient être pris en compte dans la recherche toujours
 de solutions intéressantes ou encore est-ce qu'il y a une volonté éventuelle d'établir des standards
 minimums ou optimums auxquels, ensuite, l'ensemble de la Ville devra se conformer?

775

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

780 Je pense qu'un excellent exemple, c'est ce qui s'est fait récemment dans le quartier international. Ceux qui ont eu la chance d'y passer ont pu constater que les feux destinés aux piétons indiquent carrément le temps de traverse qui reste. C'est-à-dire que souvent, quand c'est simplement un signal qui dit vous pouvez y aller, on ne sait pas si on a le temps de traverser l'intersection. Là c'est carrément un décompte. Alors on voit 20, 19, 18, 17 secondes et on peut estimer s'il y a suffisamment de temps ou non.

785 Est-ce qu'on vise une uniformisation des feux de circulation ou...

LE PRÉSIDENT:

790 Ou du mobilier urbain en général.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

795 ... ou du mobilier urbain, honnêtement je pense que ça irait à l'encontre de la perspective générale qui est de favoriser la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des arrondissements. Ce qui ne veut pas dire que la sécurité des piétons ne doit pas être assurée partout à travers la Ville.

800 Il y a des lignes directrices en matière de design urbain qui sont prévues. Il s'agit, en fait... on l'annonce à la page 139 en relation avec l'action 13.1 de doter la Ville de mécanisme d'encadrement adéquat en matière d'aménagement du domaine public dont l'élaboration de lignes directrices en design urbain et d'une politique de concours d'aménagement et d'art public. Donc, l'objectif est là, mais le développement de la chose reste à faire.

LE PRÉSIDENT:

805 Bien. Madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

810 Dans les secteurs de planification détaillée dont vous avez parlé ce soir, il y en a trois (3) au moins qui traitent de réaménagement de corridors routiers ou d'aménagement... Peut-être que vous n'êtes pas à l'étape de cette planification-là, mais est-ce qu'elle inclut une approche particulière par rapport à la gestion des feux de circulation?

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

820 À la gestion des feux de circulation, oui, et à la place du piéton surtout. C'est que souvent, dans les secteurs qui ont été aménagés sans trop de planification, le piéton est un peu laissé pour compte, on parlait, par exemple, du secteur Galeries d'Anjou-Jean-Talon est, c'est clair que le secteur est plus aménagé en fonction d'un accès automobile que de piétons qui s'y promènent. On pourrait dire la même chose pour plusieurs secteurs à travers la ville pour le

825 boulevard Pie-IX, par exemple, ici à Montréal-Nord, pour la rue Sherbrooke est, et caetera. Et de façon générale l'intention, c'est effectivement de faire en sorte que le piéton ait sa place non seulement sécuritaire mais également confortable et agréable. Alors tout ça aura nécessairement un impact sur les feux de circulation, entre autres.

LE PRÉSIDENT:

830 Bien. Votre deuxième question, Monsieur De Bané?

M. PAUL DE BANÉ:

Ma deuxième... premièrement, est-ce que je peux faire un commentaire quelconque?

835 **LE PRÉSIDENT:**

Non.

M. PAUL DE BANÉ:

840 Non? O.K.

LE PRÉSIDENT:

845 Vous aurez le temps de le faire plus tard.

M. PAUL DE BANÉ:

850 Très... Moi, j'ai beaucoup de respect pour les gens qui sont en face. Ils ont beaucoup de qualités. Mais je ne comprends pas que ces mêmes personnes-là ne regardent pas qu'est-ce qu'il y a quelquefois comme graves problèmes. Il y a un très grave problème actuellement -- de toute façon, je leur poserai ma question après -- c'est au niveau des abribus. Les abribus sont trop proches du coin et aussi cachent la visibilité, à ce moment-là, parce qu'ils ont mis un panneau publicitaire. Ça fait que je peux vous... juste vous indiquer un coin avant d'aller dans ma question, au coin de Beaubien et d'Iberville, donc direction nord-est, un citoyen est mort parce qu'il n'a pas
855 pensé à voir et à se faire voir. L'automobiliste a tourné, mais empêchement... je l'avais déjà signalé, moi, aux autorités du transport, mais ils ont ri de moi. Ça fait qu'on a besoin d'un protecteur...

860 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Donc, votre question...

M. PAUL DE BANÉ:

865

870 Oui. Ma question est celle-ci. Est-ce que dans votre Plan d'urbanisme, Monsieur -- je dois formuler une question et je me soumetts -- est-ce que dans votre Plan d'urbanisme vous allez étudier sérieusement pour que cet abribus, qui est une forme d'un privé que... de mauvais aloi et contre-productif pour la sécurité des piétons et aussi pour l'automobiliste aussi. C'est ça ma question, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

875 Très bien, Monsieur De Bané.

M. PAUL DE BANÉ:

Merci.

880 **LE PRÉSIDENT:**

885 Alors monsieur De Bané soulève un point important, il y a beaucoup d'abribus sur le territoire de Montréal, certains posent peut-être un problème de sécurité. Alors Monsieur Sainte-Marie, j'aimerais vous entendre commenter là-dessus et sur ce qui pourrait être envisagé.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

890 On mentionnait tantôt, Monsieur le Président, l'importance d'éviter l'encombrement des trottoirs par la multiplicité du mobilier urbain ou par du mobilier urbain qui est mal conçu. Les abribus entrent tout à fait dans cette catégorie.

895 À la page 141 du projet de Plan d'urbanisme, on parle, en relation avec l'action 13.2, d'établir une concertation des grands occupants du domaine public, c'est-à-dire, justement, la Société de transport de Montréal de qui relèvent les abribus, Bell par rapport aux poteaux, bien sûr, et aux autres éléments qui relèvent des communications, Postes Canada pour les boîtes aux lettres, et donc l'ensemble des autres, et des différents services municipaux concernés et des arrondissements, bien sûr, en vue d'une utilisation plus rationnelle des trottoirs et des voies de circulation. Le mot "rationnel" comprend, évidemment, la notion de sécurité.

900 **LE PRÉSIDENT:**

905 Monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce qui encadre l'utilisation des abribus et d'autres équipements urbains pour des fins de publicité? Vous allez me dire, évidemment, ça génère des revenus, ça je pense bien qu'on en est tous conscients. En même temps, ça s'accompagne peut-être d'autres aspects. Est-ce que ces aspects-là ont été étudiés? Est-ce qu'il y a un encadrement réglementaire, technique ou autre pour l'utilisation du mobilier urbain comme support publicitaire?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

910

Alors les abribus relèvent de la STM, la STM a donc un contrat avec une compagnie privée qui, nécessairement, se finance en vendant de la publicité. Pendant plusieurs années, vous vous souviendrez, c'était la STM comme telle ou la STCUM à l'époque qui installait des abribus et il y avait, bon, manque de budget et un manque évident d'abribus.

915

On a donc conçu ce système où, en échange d'une publicité sur le domaine public, cette entreprise aménage et entretient des abribus, mais évidemment en conformité avec des règles d'occupation du domaine public qui sont déterminées par la Ville de façon à assurer la sécurité et le dégagement des voies, notamment pour le déneigement.

920

LE PRÉSIDENT:

Madame Chauvin?

925

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

Je ne sais pas si c'est à l'action... à l'orientation, l'objectif 2.5, un paysage urbain, une architecture de qualité, que les paramètres d'aménagement du domaine public -- puis là je peux me tromper -- font l'objet d'une étude avec, entre autres, des facultés universitaires. Est-ce que je me trompe?

930

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

C'est le cas. Et c'est aussi le cas par rapport à l'architecture des bâtiment. Mais c'est le cas également pour les éléments relatifs à l'aménagement du domaine public.

935

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

Parce que la présence de plusieurs partenaires qui sont installés depuis longue date, comme Bell, Hydro-Québec ou la Société de transport de Montréal, soulève plusieurs défis en termes d'intégration d'aménagement. Est-ce que ça fait partie des objectifs des études universitaires?

940

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Tout à fait. Et je trouve que l'expression défi est effectivement très bien choisie parce que chacune de ces entreprises-là a ses propres objectifs et c'est à la Ville de s'assurer que ces objectif convergent vers l'intérêt commun et le bien commun.

945

950

LE PRÉSIDENT:

Merci, Monsieur.

Merci, Monsieur De Bané.

955

M. PAUL DE BANÉ:

Merci.

960

LE PRÉSIDENT:

J'invite maintenant monsieur Louis Langevin. Vous étiez tout prêt à poser vos questions, Monsieur Langevin?

965

M. LOUIS LANGEVIN:

Il faut toujours être prêt.

970

LE PRÉSIDENT:

Bien sûr. Alors bienvenu et votre première question.

M. LOUIS LANGEVIN:

975

Présentement, le Plan d'urbanisme couvre les vingt-sept (27) arrondissements. Suite au référendum qui va avoir lieu, s'il y a des défusions de municipalités, quel impact ça va avoir le Plan d'urbanisme?

980

LE PRÉSIDENT:

Vous n'êtes pas le premier à poser cette questions-là, on l'a eu dans d'autres séances. Alors, Monsieur Sainte-Marie?

985

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

990

La loi, présentement, n'est pas claire sur le sujet. On ne peut pas blâmer le législateur. On peut imaginer que la loi a été écrite rapidement. Le Plan a été conçu pour s'appliquer quoi qu'il advienne. C'est-à-dire qu'il y a certaines compétences qui vont relever du Conseil d'agglomération et il semble clair que des éléments qui touchent l'aménagement urbain, les frontières des territoires, vous le savez, Monsieur le Président, ne sont pas tracées au couteau, les lignes sont parfois un peu étranges, et il faut donc concevoir l'aménagement du territoire de façon intégrée.

995

Déjà, avant la création de la nouvelle ville existait le schéma d'aménagement de la CUM, il y avait donc un cadre d'aménagement qui s'appliquait sur l'ensemble du territoire et le Plan d'urbanisme a donc été conçu dans l'esprit où il continuerait de s'appliquer et relèverait du Conseil d'agglomération si certains arrondissements décident de ne plus faire partie de la ville de Montréal.

1000 Évidemment, nous avons saisis le ministère des Affaires municipales de la chose qui constate comme nous que cet élément n'a pas été inclus dans la loi et qui nous a dit travailler à y remédier. Mais tant que la loi n'est pas changée, on n'a pas de certitude, sauf qu'à la fois au niveau administratif et au niveau politique, le Plan d'urbanisme est conçu comme devant s'appliquer sur l'ensemble du territoire quoi qu'il advienne.

1005 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Mais on ne sait pas avec précision, au moment où on se parle, avec quelle marge de liberté, si vous voulez, un arrondissement qui voudrait redevenir une municipalité pourrait se débarrasser, si vous me passer l'expression, du Plan d'urbanisme. On ne le sait pas encore. C'est ce que vous dites?

1010 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Effectivement. Tant que la loi ne sera pas rédigée et possiblement qu'une certaine jurisprudence ne sera pas établie, on ne saura pas avec certitude.

1015 **LE PRÉSIDENT:**

1020 Est-ce qu'il y a quand même des éléments qui, s'inspirant de l'expérience de la communauté urbaine et de son schéma d'aménagement, nous permettent de prévoir ou pressentir certains points qui persisteront, qui devront persister, s'imposer à tout le monde?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1025 Il semble qu'il est clair que les éléments obligatoires du Plan devraient continuer de s'occuper à tout le monde. Donc, les objectifs, les orientations d'aménagement, l'affectation du sol, les densités de construction et, bien sûr, le tracé des voies de circulation et de l'ensemble des réseaux. Mais en fait, il s'agit un peu d'une hypothèse que j'émetts là puisqu'on a, comme on disait, aucune espèce de certitude là-dessus.

1030 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Alors vous voyez, Monsieur Langevin, on est allés aussi loin qu'on pouvait dans l'état actuel des choses pour répondre à cette question-là. Avez-vous une deuxième question?

1035 **M. LOUIS LANGEVIN:**

Quel impact ça va avoir sur le compte de taxes des contribuables?

1040 **LE PRÉSIDENT:**

Le Plan d'urbanisme?

M. LOUIS LANGEVIN:

1045

Le Plan d'urbanisme a des coûts. Ça veut dire est-ce que les contribuables d'un arrondissement vont payer pour les services à l'autre coin de la Ville qu'ils ne se servent pas?

LE PRÉSIDENT:

1050

Bon. Je vous rappelle, évidemment, qu'on ne parlera pas de tous les services municipaux, on va parler du Plan d'urbanisme et de sa mise en oeuvre. Qu'est-ce que vous pouvez nous dire à ce sujet-là, Monsieur Sainte-Marie?

1055

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Bien en fait, le Plan d'urbanisme c'est des coûts, mais c'est aussi des revenus puisque le Plan d'urbanisme prévoit l'aménagement et le développement de Montréal. On a parlé de soutenir le développement de soixante (60 000) à soixante-quinze mille (75 000) nouveaux logements. On a parlé d'intensifier le développement dans les secteurs d'emploi, d'intensifier le développement autour de plusieurs stations de métro, de plusieurs gares de banlieue. Nécessairement ça permettra à l'assiette fiscale de Montréal d'augmenter, et donc à la Ville d'avoir plus de revenus. C'est évident que la Ville devra également investir pour aménager et développer son territoire convenablement.

1060

1065

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Beauchamp?

1070

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Les coûts de l'opération, de la préparation du Plan d'urbanisme et de la présente consultation et tous les travaux connexes, ça représente quel montant?

1075

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Alors cette année, le budget qui est prévu pour l'élaboration du Plan d'urbanisme et tout le reste est de deux point huit millions de dollars (2.8M\$).

1080

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Est-ce que ce montant va être assumé par le grand ensemble montréalais et si des gens sortaient du grand ensemble montréalais, est-ce qu'ils devraient en payer aussi leur quote-part?

1085

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1090 Le budget, on parle du budget deux mille quatre (2004), donc le budget qui est déjà adopté Effectivement, il s'agit du budget adopté par le Conseil municipal et relatif aux services, entre guillemets, centraux. Le démembrement ou le départ officiel de certains arrondissements ne se fera qu'au début de deux mille six (2006), donc une fois que le Plan d'urbanisme aura été, évidemment, adopté.

1095 Je dois mentionner que le deux virgule huit millions (2,8M) couvre, même s'il est attribué aux services centraux, il est en très grande partie redistribué aux arrondissements pour les soutenir dans l'élaboration des chapitres spécifiques à chacun.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1100 Merci.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1105 Certains arrondissements choisissent d'ajouter à la somme qui leur est dévolue en fonction de ce budget, d'autres n'ont pas fait ce choix-là ou ne peuvent pas faire ce choix-là. Il y a quand même suffisamment de budget chez chacun pour faire une job adéquate.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1110 Merci.

LE PRÉSIDENT:

1115 Monsieur Sainte-Marie, peut-être pour préciser les choses quand on parle des coûts reliés au Plan d'urbanisme. Est-ce que les opérations ou les actions annoncées, est-ce que les investissements anticipés sont obligatoires, devront nécessairement être engagés à la suite de l'adoption du Plan d'urbanisme?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1120 Le Plan d'urbanisme, en fait, couvre l'ensemble des interventions qui sont requises, qui sont souhaitables pour atteindre les objectifs qui sont établis. Il n'y a aucune obligation qui est créée à la Ville de réaliser quelques travaux que ce soit.

1125 L'idée, ce serait plutôt de faire en sorte qu'il y ait des priorités qui ressortent parce qu'on s'entend que les projets inclus dans le Plan d'urbanisme sont nombreux et coûteux. Il serait donc important -- et la consultation publique peut certainement être extrêmement enrichissante à cet effet-là -- d'établir des priorités, de dire: bien, on commence par ça, on commence par ça, en fonction d'objectifs, donc, communs.

1130 **LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous avez, Monsieur Sainte-Marie, fixé un nombre d'années pour la mise en oeuvre du Plan?

1135 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

L'horizon de planification du Plan est de dix (10) ans. Ce qui veut dire, en fait, qu'au bout de dix (10) ans il sera temps de le réviser, donc de revoir si les objectifs qui ont été fixés sont toujours valables.

1140

Entre-temps, on l'a mentionné, annuellement la mise en oeuvre du plan fera l'objet d'un bilan, d'un bilan qui sera discuté publiquement par une commission du Conseil où donc les citoyens qui sont intéressés pourront venir se manifester quant aux priorités accordées dans l'année qui vient et quant aux succès ou aux insuccès de mise en oeuvre de l'année précédente.

1145

Le bilan comprendra différents éléments -- on en parle à la page 193 -- différents éléments quant à la mise en oeuvre du plan, donc le niveau d'atteinte des objectifs, l'adoption des règlements de concordance par les arrondissements -- on disait tantôt que les règlements de zonage des arrondissements devront être conformes au Plan, la loi prévoit un délai de douze (12) mois, il y aura donc lieu de faire le point l'année prochaine et l'année suivante là-dessus -- la mise en oeuvre des immobilisations annoncées par le Plan et les attentes de la Ville à cet égard auprès des gouvernements du Québec et du Canada parce qu'il y a plusieurs interventions qui, même si elles sont jugées souhaitables et nécessaires par la Ville, relèvent d'autres niveaux de gouvernements, par exemple tout ce qui touche les autoroutes, la mise en place des programmes prévus et des résultats atteints, la mise en oeuvre des politiques sectorielles et de leur relation avec la Plan d'urbanisme -- les politiques sectorielles c'est, par exemple, le plan de transport auquel on faisait référence plus tôt -- et la mise en oeuvre des projets élaborés en partenariat. Par exemple, le secteur du Havre, le secteur du Havre c'est le secteur entre le pont Champlain et le pont Jacques-Cartier qui a fait l'objet d'une réflexion par un ensemble de partenaires, donc l'avancement de ce type de travaux.

1150

1155

1160

Également, le bilan parlera de la planification subséquente et de l'évolution du Plan d'urbanisme, donc de l'avancement et de l'élaboration des planifications détaillées, présentera la synthèse des modifications apportées au Plan au cours de l'année précédente. Parce qu'il faut bien s'entendre que le Plan d'urbanisme n'est pas du tout vu comme étant statique, mais il évoluera dans le respect, bien sûr, des procédures et des droits des citoyens de participer et de faire entendre leur opinion.

1165

1170

Et, finalement, le bilan, également, portera sur l'évolution des tendances socio-économiques et leur relation avec les orientations, les objectifs du Plan. Si on voit donc de nouvelles tendances qui apparaissent, on les évoquera dans le bilan de façon à éventuellement modifier un objectif ou un autre du Plan d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT:

1175

Évidemment, quand vous parlez de dix (10) ans, bien c'est entrecoupé de rendez-vous électoraux.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1180

Eh oui.

LE PRÉSIDENT:

1185

Donc, les citoyens peuvent intervenir. Madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

1190

La description que vous avez donnée de l'évaluation annuelle, du bilan annuel concerne, je pense, surtout la partie 1 qui est les orientations pan-montréalaises. Cependant, dans les modifications au Plan il peut y avoir des modifications ponctuelles en arrondissements. Alors est-ce qu'il y a un processus d'arrimage du suivi de l'application du Plan dans les arrondissements ou non? Ou est-ce que c'est qu'un bilan des modifications qui concerne plusieurs arrondissements ou certains arrondissements spécifiques?

1195

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1200

Le bilan sera de l'ensemble des modifications à apporter au Plan. Rappelons que les paramètres réglementaires, comme l'affectation et les densités, se situent dans la partie 1 du Plan. Mais l'ensemble des modifications qui seront apportées, il est possible qu'il y ait des orientations locales qui se retrouvent dans les chapitres d'arrondissements quant à l'aménagement de tel parc ou la revitalisation de telle rue commerciale, bon, il est possible qu'au fil du temps il y ait des objectifs qui changent.

1205

Un bel exemple là-dessus, c'est le complexe environnemental Saint-Michel. Lors du Plan de quatre-vingt-douze (92), on prévoyait effectivement faire un parc, il n'était absolument pas question d'une cité des arts du cirque parce que personne y avait pensé, ça n'existait pas. Entre-temps, le projet s'est manifesté, les gens y ont vu un intérêt, le Plan d'urbanisme a été modifié en conséquence et je pense que tout le monde s'en trouve content.

1210

LE PRÉSIDENT:

Alors vous voyez, Monsieur Langevin, qu'on a fait un bout de chemin avec vos deux (2) questions. Si vous en avez d'autres, vous pourrez vous réinscrire.

1215

M. LOUIS LANGEVIN:

Merci.

1220

LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

J'appelle maintenant André Mathieu. Bonsoir, Monsieur Mathieu.

1225

M. ANDRÉ MATHIEU:

Bonsoir, Monsieur, bonsoir, Madame. Moi, je suis un résidant d'Ahuntsic-Cartierville et j'ai une question à poser sur ce que vous appelez le parcours riverain car en tant que citoyen, j'ai souvent l'impression que les projets de la ville de Montréal favorisent les banlieusards, notamment au niveau du transport et au détriment des résidants mêmes de la Ville. Alors le parcours riverain m'inquiète. Alors est-ce que c'est une nouvelle façon d'apporter un supplément de trafic automobile, trafic de transit, trafic de camionnage en ville, sur l'Île de Montréal ou si c'est autre chose?

1230

1235

Je remarque d'ailleurs sur l'Info Nord que j'ai ici que le dessin du tracé du parcours riverain semble être à la ligne de contact entre l'île et l'eau de la Rivière-des-Prairies et non pas sur le boulevard Gouin. Alors c'est ça là...

1240

LE PRÉSIDENT:

Alors...

M. ANDRÉ MATHIEU:

1245

... j'aimerais savoir qu'est-ce que c'est.

LE PRÉSIDENT:

1250

C'est une excellente question. On va aller chercher les éclaircissements sur ce qu'est le parcours riverain, et peut-être en particulier le long de la Rivière-des-Prairies parce que c'est de là qu'on est plus proches ce soir. Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1255

Le parcours riverain n'est pas du tout vu comme une voie routière, comme une voie de transit, comme une grande voie de circulation où il y aurait beaucoup d'automobiles ou encore moins de camions. Au contraire, le parcours riverain est vu comme un parcours panoramique tout à fait dans l'esprit de ce qu'on retrouve déjà dans plusieurs tronçons du parcours. Il s'agit donc de

1260

mettre en valeur la proximité de l'eau, les vues qu'on a sur l'eau, le patrimoine naturel le long du parcours, le patrimoine bâti également dans certains cas aussi, le caractère portuaire qui nécessairement est lié à la présence du fleuve. Alors c'est sûr que quand on est sur la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve, on n'est pas du tout dans un environnement champêtre, mais on est quand même dans un environnement fluvial.

1265

L'idée, donc, du parcours riverain, c'est de faire en sorte que les Montréalais puissent mieux apprécier le caractère insulaire du territoire et de mieux lier l'ensemble du territoire. L'accessibilité visuelle à l'eau sera donc privilégiée sur l'ensemble du parcours.

1270

Le parcours riverain correspond effectivement au boulevard Gouin, en termes de voie de circulation, mais il correspond également à la voie de ceinture qu'on a évoquée en termes cyclables sur la carte cyclable qu'on peut peut-être voir. On a des problèmes d'ordinateur ce soir, notre ordinateur est un peu moins puissant, alors les cartes apparaissent un peu moins vite, mais ce n'est pas si mal. Donc, il y a déjà partout où le trait est plein, une voie cyclable qui longe, de

1275

façon générale, le bord de l'eau. Il y a par contre, là où apparaît un tireté, présentement une interruption dans le parcours riverain... dans la voie de ceinture, pardon, que l'on entend donc corriger.

1280

Alors l'ensemble du parcours riverain et de la voie de ceinture cyclable est vraiment vu dans l'objectif de favoriser un meilleur contact des Montréalais avec l'eau et avant tout à pied ou en vélo ou en patin et peut-être en automobile, mais vraiment à une vitesse très réduite, alors vraiment pas dans un esprit de grande voie de circulation.

LE PRÉSIDENT:

1285

Donc, si on vous entend bien, notamment le long de la Rivière-des-Prairies, l'élément principal de continuité serait le boulevard Gouin. Mais en même temps comment... et puis, bon, vous avez fait allusion également à des pistes cyclables notamment. Mais le contact avec l'eau, lui comment il peut être assuré? Parce que j'imagine que ce n'est pas nécessairement une

1290

continuité de propriété publique sur le bord de l'eau.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1295

Effectivement, il y a des parcs en rive qu'on entend, évidemment, maintenir et mettre en valeur. Il y a également des acquisitions de propriétés privées qui sont prévues. Déjà il y a plusieurs arrondissements qui travaillent dans ce sens-là depuis quelques années. Pointe-Claire,

par exemple, et Lachine ont fait beaucoup de travail dans ce domaine-là. Il y a d'autres arrondissements où le travail qu'il reste à faire est beaucoup plus important.

1300 L'idée, c'est donc, à terme, de favoriser une proportion beaucoup plus grande, on ne vise pas nécessairement cent pour cent (100%), mais une proportion beaucoup plus grande de propriété publique des berges.

1305 Le réaménagement des berges comme tel est important, réaménagement dans le sens d'une revégétalisation qui va aussi, je l'ai mentionné plus tôt, permettre de mieux profiter de la qualité de l'eau qui est maintenant celle qu'on retrouve à Montréal. Les infrastructures qui ont été réalisées depuis deux (2), trois (3) décennies commencent à porter fruit de façon extrêmement intéressante. Et par exemple, certains arrondissements, Verdun pour le nommer, prévoient l'aménagement de plages, ce qui, il y a encore dix (10) ans, était assez difficile à imaginer.

1310

LE PRÉSIDENT:

Madame Chauvin?

1315 **Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:**

Suite à la question de monsieur, j'ai regardé les cartes puis j'ai remarqué que sur la carte du réseau routier, il n'y a aucun tronçon qui est en parcours riverain. Tous les tronçons du réseau routier qui font l'objet de planification d'intervention sont à l'intérieur.

1320

J'ai remarqué aussi que sur la carte du patrimoine bâti, il y a beaucoup de secteurs patrimoniaux qui sont identifiés le long des rives. Est-ce que le parcours riverain vise un peu à mettre en valeur également ces zones patrimoniales?

1325 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Tout à fait. Effectivement, le parcours riverain correspond à un tracé fondateur important. Évidemment, ça a été un des premiers lieux à être aménagés. Le bord de l'eau, où que ce soit, a été un des premiers lieux à être aménagés, donc on retrouve donc des éléments de bâti très anciens.

1330

Au niveau des infrastructures routières, je mentionnerais qu'il y a la modernisation de la rue Notre-Dame qui, évidemment, longe le port, qui va être faite dans un esprit de mieux faciliter le contact entre les quartiers qui sont immédiatement au nord et au moins une vue vers le port, vers les activités.

1335

Il y a également l'autoroute Bonaventure qu'on entend remplacer, comme je le mentionnais, par un boulevard qui longera... qui ne longera plus, justement, qui sera à l'intérieur des terres et qui permettra au parcours riverain de compléter la boucle.

1340

1345 Je ne l'ai pas mentionné sur la carte précédente, mais c'est clair qu'au niveau de la voie cyclable, il y a là, pour ceux qui la fréquentent, une interruption qui est marquée. C'est-à-dire que tout le long à partir de Lachine jusqu'à Verdun, il y a un aménagement cyclable qui longe le bord de l'eau, qui est fort agréable, mais quand on arrive au pont Champlain, c'est fini, et ça reprend dans le Vieux-Montréal. Mais entre Verdun et le Vieux-Montréal, on est vraiment loin de l'eau. Et ce qui longe l'eau, pour l'instant, c'est une autoroute.

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

1350 Merci.

LE PRÉSIDENT:

1355 Merci. Monsieur Mathieu, vous avez une deuxième question?

M. ANDRÉ MATHIEU:

1360 Oui, assurément. Ça touche encore mon inquiétude au sujet du trafic de transit. Et j'ai été intéressé de voir que dans les secteurs de planification particuliers, on s'intéressait au carrefour Henri-Bourassa-Pie-IX. Et ma question est de savoir si on va aussi s'intéresser au carrefour Henri-Bourassa-Papineau. Car vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a énormément de banlieusards qui arrivent du nord de la ville via le pont Papineau-Leblanc et ça l'a tous les impacts imaginables sur le milieu résidentiel qui est le Sault-au-Récollet à cet endroit-là. Alors c'est ma question, est-ce que ce carrefour fera l'objet d'une étude pouvant mener à un réaménagement?

1365 **LE PRÉSIDENT:**

1370 Très bien. Monsieur Sainte-Marie, quels sont les plans là-dessus? Peut-être qu'en termes généraux vous pouvez nous parler du problème de concilier, si vous voulez, les arrivées sur le territoire de la Ville et les boulevards existants comme Henri-Bourassa.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1375 Effectivement, il y a plusieurs de ces boulevards qui servent de voies de transit, notamment aux gens qui arrivent de l'extérieur de Montréal. Souvent, dans le passé, on a eu tendance à vouloir favoriser à tout prix la fluidité de la circulation automobile au détriment de la sécurité et du confort des piétons.

1380 Alors l'intervention à laquelle monsieur faisait référence à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et du boulevard Pie-IX va dans ce sens-là, c'est-à-dire que c'est une espèce d'échangeur qui existe. L'idée ce serait de réaménager ça pour permettre une bien meilleure utilisation par les piétons.

1385 Je crois que je n'ai pas mentionné ce soir le fait que l'échangeur entre les avenues du Parc et des Pins sera démantelé et remplacé par une intersection au niveau du sol, justement dans le but de faciliter la vie aux piétons. De la même façon, l'intersection du chemin de la Côte-des-Neiges et du chemin Remembrance également, l'échangeur actuel sera remplacé par une intersection.

1390 Par rapport à la demande précise de monsieur, c'est-à-dire l'intersection Papineau-Henri-Bourassa, je n'ai pas d'informations. Est-ce que dans le chapitre d'arrondissement il y a quelque chose de prévu? Non à ce qu'on me dit. Ce sera donc quelque chose qui pourra être étudié.

LE PRÉSIDENT:

1395 Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1400 Donc, vous estimez qu'il y a un problème à Pie-IX et Henri-Bourassa. La pauvre Henri-Bourassa, il faut dire qu'elle en ramasse pas mal, hein.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1405 Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1410 Parce qu'elle ramasse l'autoroute 15, le Pont-Viau, le pont Papineau-Leblanc et le pont Pie-IX. Alors vous avez une intervention prévue à Pie-IX, mais vous n'en avez pas prévu à Papineau parce que vous estimez qu'il n'y a pas de problème?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1415 Je pense que ça n'a tout simplement pas été regardé. Le problème ne nous a pas été signalé. Je n'affirmerai pas qu'il n'y a pas de problème, mais ça n'a pas été...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1420 J'ai l'impression que monsieur Mathieu veut signaler que lui en voit un problème.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1425 Nous avons compris.

LE PRÉSIDENT:

Madame Chauvin?

1430 **Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:**

Vous avez quand même projeté un certain nombre d'interventions sur les entrées de ville puisque celle-là en constitue une. Est-ce qu'il y a des interventions au niveau de l'aménagement de l'entrée de ville plus que de l'intersection comme telle, mais...

1435

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Le travail précis sur l'aménagement des entrées de ville n'a pas été réalisé. Ce qu'on annonce, c'est des intentions donc d'agir, mais le travail précis n'a pas été fait.

1440

LE PRÉSIDENT:

Alors Monsieur Mathieu, c'était un bout... oui, Monsieur Beauchamp?

1445 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Si ça devait être pris au niveau d'arrondissement, ça serait quel arrondissement qui aurait à repréciser cette vocation-là?

1450 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

C'est Ahuntsic-Cartierville si je ne m'abuse. Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1455

O.K. Et Ahuntsic-Cartierville n'a pas fait, comme Montréal-Nord n'a pas encore achevé son...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1460

Peut-être que Christian Champagne qui est dans la salle, qui est directeur d'aménagement urbain et du Service aux entreprises de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, pourrait mieux que moi répondre à la question.

1465 **LE PRÉSIDENT:**

Alors si tel est le cas, Monsieur Champagne, veuillez vous asseoir à la place de madame Bernier pour un petit moment. Je vais vous demander... bien là, vous avez été identifié par monsieur Sainte-Marie, c'est suffisant. Alors on vous accueille et...

1470 **M. CHRISTIAN CHAMPAGNE:**

Merci. La problématique du carrefour Papineau-Henri-Bourassa fait partie des préoccupations de l'arrondissement au niveau de son Plan d'urbanisme, d'une manière différente des autres entrées de ville en ce sens que pour ce qui est du pont Lachapelle, pour ce qui est du pont Viau, on en a fait des secteurs de planification détaillée parce qu'il y a une problématique de réaménagement urbain sur un ensemble de problématiques. On a reconnu, bon, le carrefour Henri-Bourassa-Papineau comme un enjeu, mais qui pouvait s'aborder comme une problématique de géométrie, problématique d'aménagement du domaine public. Alors ça n'a pas la même visibilité que les autres têtes de pont, mais ce n'en est pas moins un problème auquel on s'est d'ailleurs déjà attaqués en amorçant, dès l'année dernière, des travaux de réaménagement pour améliorer la situation.

LE PRÉSIDENT:

1485 L'orientation que vous donnez aux travaux, Monsieur Champagne... bon, là j'imagine que quand vous parlez de géométrie, c'est parce qu'il n'est pas question d'étagement, de tracé ou de choses comme ça?

M. CHRISTIAN CHAMPAGNE:

1490 Non. Non. Évidemment, les préoccupations qui sont formulées par monsieur Sainte-Marie et son équipe concernant la sécurité des piétons, l'amélioration, la diminution des impacts liés au volume important de circulation qui proviennent de la couronne nord et qui sortent de Montréal vers la couronne nord en fin de journée, sont partagées par l'arrondissement et c'est le sens dans lequel l'arrondissement travaille, bien sûr, quand ils discutent d'aménagement du carrefour Papineau-Henri-Bourassa.

LE PRÉSIDENT:

1500 D'accord. Madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

1505 Souvent quand on travaille sur la géométrie d'une intersection, c'est pour en modifier les vitesses de transit. Est-ce que c'est le cas ici puis est-ce que vous souhaitez réduire ou augmenter les vitesses de transit?

M. CHRISTIAN CHAMPAGNE:

1510 Évidemment, il n'est pas question d'augmenter les vitesses de transit. Quand on dit qu'on partage les préoccupations du service et de la Ville sur la sécurité, ce n'est pas en augmentant la vitesse de transit aux carrefours qu'on améliore la sécurité. On n'a pas encore allongé de solution. On a d'ailleurs... c'est important de le constater, c'est une autoroute qui aboutit à Montréal à cet

1515 endroit-là. On passe d'une autoroute à quatre (4) voies à une rue qui est bordée d'habitations unifamiliales sur un premier tronçon et de conciergeries par la suite. Alors on a à interpeller, et on le fait, le ministère des Transports, pour l'impliquer dans la solution en question.

1520 Alors les préoccupations vont dans le sens de faire que ce carrefour-là, même si c'est un carrefour en croix, classique, va être plus urbain et moins autoroutier quand on aura fini nos travaux.

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

1525 Merci.

LE PRÉSIDENT:

1530 Merci, Monsieur Champagne. Merci à vous, Monsieur Mathieu. Et si jamais vous avez d'autres questions, vous pouvez vous réinscrire.

M. ANDRÉ MATHIEU:

Merci.

1535 **LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant monsieur René Ménard. Bonsoir, Monsieur Ménard.

M. RENÉ MÉNARD:

1540 Bonsoir. Premièrement, je considère que vous faites un bon travail ce soir, je vous remercie.

LE PRÉSIDENT:

1545 Je vous remercie. Je le partage avec tout le monde.

M. RENÉ MÉNARD:

1550 Merci. Je suis résidant de l'arrondissement et je me considère assez bien informé ici. Je travaille à Rivière-des-Prairies, je suis directeur de la Corporation de développement communautaire de l'endroit, je représente trente-trois (33) organismes dans le milieu. Je suis aussi responsable de la concertation locale. Je suis vice-président au c.a. de la SODEQ. Je suis aussi membre du c.a. du CLSC et en nomination pour la prochaine agence.

1555 Ma question, est-ce que vous pouvez, Monsieur le Président, nous mentionner les dates où nous avons été consultés à Rivière-des-Prairies, antérieurement au Plan d'urbanisme, pour,

1560 justement, le préparer et, 1A parce que cette question-là ne sera pas très longue, de quelle façon comptez-vous utiliser les mémoires que nous allons soumettre les vingt et un (21) et vingt-deux (22) juin?

LE PRÉSIDENT:

1565 Bon. À votre première question, 1A, moi, je n'ai pas de réponse. Je vais demander aux gens du Service s'ils ont de l'information sur les consultations qui ont pu avoir lieu dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1570 Comme on l'a dit, le travail relatif à l'élaboration du Plan d'urbanisme a commencé au Sommet de juin deux mille deux (2002). J'imagine que vous avez eu la chance à ce moment-là de participer.

1575 Depuis ce temps-là, l'élaboration du chapitre d'arrondissement se fait par chacun des arrondissements selon un processus de concertation qui est décidé localement, en fonction des besoins, des traditions locales. Je ne pense pas qu'effectivement il y ait eu de processus, jusqu'à maintenant, de consultation à Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles. Donc, ça suivra la présente consultation. Il y a des arrondissements qui vont plus vite que d'autres. Et je le dis sans critique aucune, chacun, donc, choisit de travailler à sa façon en fonction de ses priorités et
1580 certains, donc, ont préféré attendre la fin de la présente consultation sur les éléments pan-montréalais avant de faire des travaux locaux en concertation avec le milieu. D'autres, au contraire, sont allés extrêmement rapidement, ont commencé il y a plus d'un an, en fait, dès avril deux mille trois (2003).

1585 **LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'il peut se poursuivre du travail en arrondissement sans que les citoyens sont consultés ou si, tôt ou tard, ils devront l'être?

1590 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

La loi exige nécessairement que quand l'arrondissement demandera au Conseil municipal d'intégrer son chapitre d'arrondissement, ça fera l'objet d'un règlement qui sera adopté par le Conseil et nécessairement d'une assemblée de consultation publique. Ça c'est l'exigence de la loi.

1595 Plusieurs arrondissements vont bien au-delà de ça. Mais au minimum, il faudra qu'il y ait effectivement convocation d'une assemblée publique sur le projet de règlement, sur le projet du chapitre d'arrondissement donc.

1600 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

1605

Je profiterais de la question de monsieur Ménard pour avoir des éclaircissements, peut-être pas tout de suite mais en tout cas. Dans le bulletin de l'arrondissement Montréal-Nord qui est disponible à l'entrée de la salle, l'Info Nord de mai deux mille quatre (2004), on nous apprend qu'il y a eu un long processus de concertation initié par le forum de Montréal-Nord en action en deux mille deux (2002) qui s'est poursuivi jusqu'à l'automne deux mille trois (2003) avec des séances d'audits stratégiques préparées par l'arrondissement avec une table de concertation.

1610

L'éclaircissement que je souhaiterais obtenir, c'est qu'il est indiqué que le chapitre d'arrondissement de Montréal-Nord a été déposé au Conseil municipal et son adoption est prévue au cours de l'année deux mille cinq (2005). La phrase suivante, je suis en page 1, indique:

1615

"La troisième partie, qui sera finalisée au cours de l'année deux mille six (2006), contiendra tous les compléments d'information et les documents de nature réglementaire."

J'avais cru comprendre que si un arrondissement choisissait de déposer au Conseil municipal son chapitre d'arrondissement cette année, il pourrait être inclus dans le plan, la version finale du Plan d'urbanisme qui serait adopté par le Conseil municipal avant décembre deux mille quatre (2004). Ce qui est indiqué ici par contre, c'est que le chapitre d'arrondissement a été déposé et que son adoption est prévue au cours de l'année deux mille cinq (2005). C'est pas un gros nuage, mais j'aimerais ça avoir peut-être des éclaircissements.

1620

1625

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Ce qui est prévu, effectivement, c'est que les chapitres d'arrondissements pourront s'intégrer au Plan d'urbanisme seulement une fois qu'il aura été adopté par le Conseil municipal. Je pense que la date de deux mille cinq (2005) ici correspond au fait que la date visée pour l'adoption du Plan d'urbanisme est décembre deux mille quatre (2004). Évidemment, il est possible, dans le meilleur des mondes, que ça se fasse en novembre, mais sans doute que l'introduction du chapitre se fera en deux mille cinq (2005).

1630

1635

Par rapport au règlement, on parle des éléments réglementaires en deux mille six (2006), j'imagine qu'on fait référence au délai de douze (12) mois qui est accordé par la loi pour rendre conformes les règlements de zonage au Plan d'urbanisme une fois le Plan d'urbanisme adopté. Donc, décembre deux mille quatre (2004) plus douze (12) mois, ça donne décembre deux mille cinq (2005), on est près de deux mille six (2006).

1640

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

Merci beaucoup.

1645

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1650

Dans le cas de la préparation du Plan d'urbanisme qu'on analyse ce soir, êtes-vous capable de me préciser si, pour Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles il y a eu des consultations formelles d'organismes? Est-ce qu'il y a un horaire de ça qui est tenu? Est-ce qu'il y a des données?

1655

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Je vais vérifier, mais l'information que j'ai ce soir, c'est qu'il n'y en a pas eu encore. Mais je vais vérifier quant au calendrier de ce qui est prévu. Et peut-être qu'il y a eu des choses dont nous ne serions pas au courant.

1660

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Je parle de l'opération que vous avez menée là.

1665

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

De l'opération que nous avons menée? Non, absolument pas.

1670

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Il n'y en a pas eu.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1675

Ni là, ni ailleurs, d'ailleurs.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1680

Non.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1685 C'est-à-dire que l'élaboration du Plan s'est faite en collaboration avec toutes sortes
d'intervenants. D'abord, les arrondissements, bien sûr, les services municipaux intéressés, un
ensemble d'organismes...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1690 Dans d'autres rencontres vous avez évoqué Héritage Montréal.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1695 Voilà. J'allais dire pan-montréalais. Donc, qui ont une vocation qui dépasse un seul
arrondissement, comme Héritage Montréal, Vélo Québec, et caetera.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1700 Mais vous n'avez pas consulté, par exemple, les corporations de développement
communautaire ou des choses comme ça?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1705 Non. Vu l'ampleur de la tâche, c'était inimaginable.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1710 O.K. Quant à savoir comment, ensuite, dans la planification d'une manière plus précise
dans l'arrondissement, ça vous ne le savez pas, évidemment ce n'est pas de votre ressort ça, ce
n'est pas de votre autorité.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1715 C'est-à-dire qu'on pourrait le savoir, mais... on va vérifier, mais effectivement ça relève de
l'arrondissement et, à notre connaissance ce soir, il n'y a rien eu encore.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1720 Il n'y a rien eu encore. Merci.

LE PRÉSIDENT:

Alors on prend note que vous allez aller aux renseignements pour compléter.

1725 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Absolument.

1730 **LE PRÉSIDENT:**

1730

Je reviens maintenant à la question 1B de monsieur Ménard très rapidement. Écoutez, le cheminement, évidemment, consiste pour nous à lire les mémoires qu'on recevra, mais plus particulièrement, c'est que la séance du vingt et un (21) et du vingt-deux (22) juin où il n'y aura pas de table pour les gens de la Ville servira à la Commission à entendre les citoyens. Et même on demande aux citoyens non pas de nous faire la lecture intégrale de leur mémoire parce que nous autres, on les aura lus. On préfère qu'ils nous fassent une courte présentation, les conclusions auxquelles ils en arrivent et nous, on a des questions à poser, à ce moment-là, aux auteurs des mémoires. Première étape.

1735

1740

Deuxième étape, bien après ça on part avec tout ce beau bagage d'information qu'on a entendue en audience publique, qui est disponible sur des disques CD et également sur des transcriptions papier, et avec les mémoires qu'on aura reçus des citoyens et, évidemment, ce qu'on aura noté toujours sous forme de transcription des réponses qu'ils nous ont apportées, oui, à nos questions. Et c'est ce matériel-là dont nous, comme Commission, on doit rendre compte dans un rapport, on doit arriver avec un certain nombre de constatations dont on fait l'analyse et qui alimentera, si vous me passez l'expression, un avis qu'on va destiner au maire et au Comité exécutif, qui est destiné donc à éclairer la décision que les membres du Conseil municipal auront à prendre sur le Plan.

1745

1750 **M. RENÉ MÉNARD:**

Parfait.

1755 **LE PRÉSIDENT:**

1755

Et votre deuxième question, deuxième vraie question si on veut?

M. RENÉ MÉNARD:

1760

Si vous permettez. Je vais parler de transport durable, Monsieur le Président. Est-ce que la pointe de l'île -- et j'inclus Rivière-des-Prairies avec la pointe de l'île, au complet -- pourrait voir une planification des transports durables avant même la décontamination de certaines zones? Et je ne sais pas si on comprend bien ma question parce qu'on sourcille un peu. Alors souvent on fait l'inverse. C'est qu'on commence par décontaminer les zones, par la suite on pense au transport en commun, on pense à tous les moyens qui peuvent être mis en place.

1765

Est-ce qu'on ne pourrait pas faire l'inverse, de prévoir tous ces services-là qui pourraient attirer une clientèle potentielle? Parce qu'on est encore un territoire en développement pour les dix

1770 (10) prochaines années, ou même les vingt (20) prochaines années, puis c'est un des territoires de l'Île de Montréal où est-ce qu'il y a encore beaucoup de place. Par contre, il y a beaucoup de décontamination, il y a beaucoup de problèmes et ceci est peut-être envisageable avec une collaboration privée, publique. Donc, on parle de transport durable.

LE PRÉSIDENT:

1775 Oui. On va aller quand même aux renseignements pour avoir un état de la situation à la fois, là, vous avez fait allusion au potentiel de développement, peut-être à la situation en matière de décontamination, et comment arrimer ça avec des approches de développement durable en matière de transport.

1780

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1785 Comme on a dit, pour les secteurs d'emploi, la clef est justement d'améliorer dans bien des cas l'accessibilité pour soutenir le développement, et l'approche en est une, effectivement, de front d'action unifié. Il n'est pas prévu d'abord de décontaminer puis ensuite de faire des infrastructures, mais au contraire, de planifier le tout d'un seul jet.

1790 Je rappellerais, par exemple, ce qui est prévu dans le secteur Bourget-Forget. Le secteur Bourget-Forget doit faire l'objet d'une intervention en matière d'un nouveau lien routier -- parce qu'on évoquait hier soir, parce qu'on était dans l'ouest, le manque de lien routier ou le peu de lien routier nord-sud dans l'ouest de l'île, mais il y en a très peu également dans l'est de l'île -- et le raccordement du boulevard Bourget au boulevard Forget par un tracé qui reste à préciser et c'est ce à quoi correspond ce nuage, permettra, justement, d'améliorer l'accessibilité du secteur et de soutenir son développement.

1795

Il s'agit d'un secteur qui est un secteur à transformer, qui a déjà connu un passé industriel, il y a toujours la carrière, qu'on mentionnait plus tôt, qui est en activité dans le secteur, il y a nécessairement, vu les activités passées, un certain niveau de contamination des sols, c'est assuré.

1800

Donc, l'idée en intervenant sur le réseau routier... ici on a la carte du transport collectif, on pourrait regarder. Donc, on voit qu'il y a des interventions prévues en matière de transport collectif, mais il y a également des interventions prévues en matière de transport routier et il y a une planification détaillée qui est prévue, qui a été discuté tantôt dans le secteur Bourget-Forget.

1805

Mais on voit donc d'autres projets, d'autres interventions sur le réseau routier qui sont envisagées. Le réaménagement de la rue Sherbrooke est, le raccordement du boulevard Marien et du boulevard Maurice-Duplessis, le possible projet de l'autoroute 25 qui est à l'étude par le ministère des Transports, le raccordement des deux (2) tronçons du boulevard Langelier à Saint-Léonard et à Montréal-Nord, la réfection, bien sûr, de l'autoroute métropolitaine.

1810

Donc, l'idée, c'est effectivement d'agir sur tous les fronts pour soutenir le développement.

LE PRÉSIDENT:

1815 Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1820 Je voudrais bien comprendre, là, pour me situer géographiquement.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Hum, hum.

1825 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Quand vous parlez de la pointe de l'île, est-ce que vous parlez de ce secteur-là?

M. RENÉ MÉNARD:

1830 Je parle de Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, donc qui fait, en fait, la pointe complètement à l'est de l'île.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1835 Ça correspond à ce qu'on voit sur la carte ou si c'est plus à l'est?

M. RENÉ MÉNARD:

1840 Ça correspond à ce qu'on voit sur la carte, mais encore plus à l'est parce que ce sont encore beaucoup plus de terrains qui sont dans ce secteur-là qui sont à décontaminer. Mais ma question est par rapport au transport durable.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

1845 Oui. Oui, oui.

M. RENÉ MÉNARD:

1850 Donc...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

On a bien compris cela.

1855

M. RENÉ MÉNARD:

Parfait.

1860

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

La seule chose, c'est qu'il faut savoir d'abord, être sûr qu'on parle du même endroit. Donc, monsieur évoque quelque chose qui est un peu plus à l'est. Et là, il faut savoir les niveaux de contamination. Avez-vous des données sur les niveaux de contamination? Puis le problème qu'il soulève, est-ce qu'on décontamine d'abord pour planifier ensuite ou est-ce qu'on fait la fonction de planification et de prévision du transport durable en même temps qu'on essaie de planifier la décontamination?

1865

LE PRÉSIDENT:

1870

Est-ce que je peux suggérer que vous illustriez aussi une des premières cartes que vous avez mises sur les secteurs à développer?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1875

Les secteurs établis, oui.

LE PRÉSIDENT:

1880

Parce que là, on voit des secteurs en bleu...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1885

Voilà.

LE PRÉSIDENT:

... sur la pointe est.

1890

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Alors il y a des secteurs, effectivement, qui sont complètement vacants. C'est les secteurs en bleu, les secteurs à développer. Il y a également les secteurs en rouge qui sont les secteurs à transformer. Alors nécessairement, le risque... parce que c'est comme ça que la Ville fonctionne, il n'y a pas eu encore une étude systématique de tous, tous, tous, tous les terrains à

1895

1900

Montréal quant au niveau de contamination. L'approche en est une de risque. C'est-à-dire que le laboratoire de la Ville qui travaille là-dessus établit le risque de contamination dans différentes parties de la ville en fonction des usages passés, en fonction également des études qui ont été réalisées sur certains sites précis. Ça va prendre sans doute plusieurs, plusieurs années avant que l'information totale soit acquise.

1905

Mais la carte de risque, qui n'est pas, d'ailleurs, finalisée permet d'avoir une idée assez certaine, justement du risque de contamination. Et c'est clair que vu les activités industrielles passées dans les secteurs à transformer de Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, on trouve là un risque très élevé de contamination. La...

1910

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Donc, il n'y a pas de caractérisation de faite actuellement de ces territoires?

1915

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Une caractérisation systématique de chacun des sites, non. Il y a plusieurs sites qui ont été caractérisés. Mais on travaille donc à partir d'extrapolation sur, justement, les sites... à partir des sites qui ont été caractérisés et à partir aussi des usages qu'ont connus les différents terrains, les différentes parties de la ville.

1920

La deuxième partie de votre question portait sur la séquence entre la planification et la réhabilitation des sols. C'est clair que la planification commence tout de suite, c'est ce que je mentionnais, tant au niveau des infrastructures de transport qu'à d'autres niveaux.

1925

LE PRÉSIDENT:

Avez-vous d'autres questions, Monsieur Beauchamp?

1930

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Non. Ça va.

LE PRÉSIDENT:

J'aimerais, Monsieur Ménard, que vous précisiez un petit peu la notion du transport durable dans votre question.

1935

M. RENÉ MÉNARD:

Transport durable, c'est tout ce qui touche le transport collectif, notamment, bon, ce qu'on connaît au niveau du transport urbain, l'autobus, c'est la bicyclette, la marche à pied et tout ce qui facilite, en fait, et permet de mettre en place des éléments qui vont être favorables à

1940 l'environnement. Donc, ce sont tous ces éléments-là qu'on peut penser. Le co-voiturage en est un dont j'ai un collègue ici qui travaille au niveau de la gestion des déplacements avec la SODEQ qui va venir nous voir tantôt.

LE PRÉSIDENT:

1945 Très bien. C'est assez précis. Ce que j'aimerais peut-être savoir à ce moment-là, Monsieur Sainte-Marie, dans un quartier qui n'est pas aussi dense, aussi compact que le centre, par exemple, comment on peut faire place, malgré tout, aux formes de transport durable?

1950 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Effectivement, dans un secteur plus dense on peut utiliser des infrastructures plus lourdes comme le métro ou des SLR ou des trains de banlieue. Ici, dans un secteur moins dense, on fait plutôt appel à des mesures préférentielles au transport collectif, donc des mesures préférentielles, 1955 aux autobus essentiellement. On remarque donc l'ensemble des tracés qui sont prévus.

Essentiellement, ce qui est prévu c'est qu'à chaque fois qu'on aménagera une nouvelle artère d'importance, on s'assurera d'intégrer des aménagements facilitant l'utilisation du transport collectif. Donc, dans l'axe du boulevard Louis-Hippolyte Lafontaine, dans le corridor Bourget- 1960 Forget qu'on mentionnait, dans le corridor Maurice-Duplessis Langelier, dans le corridor également Sherbrooke et également Notre-Dame.

Au niveau cyclable c'est la même chose, c'est-à-dire qu'à chaque fois qu'il y aura un nouveau grand boulevard qui sera tracé, on s'assurera d'intégrer des mesures cyclables dans la 1965 mesure où évidemment -- je pensais plus à Cavendish-Cavendish -- dans la mesure où il se situera... enfin, il s'agit de faire une armature, donc, qui est cohérente en matière de réseau cyclable. Donc, ce qui est prévu ici, c'est un aménagement dans l'axe du ruisseau de Montigny vers le boulevard des Galeries d'Anjou et éventuellement rejoignant la rue Notre-Dame.

1970 **LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Merci. Merci, Monsieur Ménard.

M. RENÉ MÉNARD:

1975 Merci.

LE PRÉSIDENT:

1980 Avant d'appeler la prochaine personne inscrite, je vous dirais que s'il y a des gens qui veulent poser des questions et qui n'ont pas encore donné leur nom, ces personnes-là ont encore cinq (5) minutes pour le faire. Entre-temps... et bien sûr nous prendrons d'autres inscriptions un petit peu plus tard pour les personnes qui veulent venir nous faire part de leur opinion ou formuler

1985 des commentaires. Mais pour poser des questions, j'accorde encore cinq (5) minutes, après ça on ferme notre registre et ça nous permettra de passer à l'autre étape après avoir entendu tous ceux qui ont des questions à poser.

Alors j'appelle maintenant madame Estelle Robitaille.

1990 **Mme ESTELLE ROBITAILLE:**

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

1995

Bonsoir, Madame Robitaille.

Mme ESTELLE ROBITAILLE:

2000

Alors moi, j'aimerais savoir quels sont les plans d'aménagement et...

LE PRÉSIDENT:

Vous posez votre question au président.

2005

Mme ESTELLE ROBITAILLE:

Oui.

2010

LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît.

Mme ESTELLE ROBITAILLE:

2015

Alors Monsieur le Président, quels sont les plans d'aménagement et d'utilisation de l'ancienne carrière Francon?

LE PRÉSIDENT:

2020

Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2025 Il s'agit d'un secteur de planification détaillée de portée locale. Je pense que l'idée c'est de
faire en sorte qu'on utilise au mieux ce site-là. Vous savez qu'une bonne partie -- vous savez ou
vous ne savez pas -- une bonne partie de ce site-là est utilisée comme site de dépôt de neige,
mais il demeure une part inutilisée qui pourrait donc être rentabilisée à de nouveaux usages. Mais
ces nouveaux usages seront déterminés dans le cadre d'une planification détaillée.

2030

On a fait tantôt allusion aux vingt-six (26) secteurs de planification détaillée de portée pan-
montréalaise. Il y a également, dans les chapitres d'arrondissements, un certain nombre de
secteurs de planification détaillée de portée locale qui sont identifiés et, justement, la Carrière
Francon se situe parmi ces secteurs.

2035

LE PRÉSIDENT:

2040 Là, ça soulève peut-être deux (2) petits points de précision, Monsieur Sainte-Marie. Vous
dites qu'il y a des secteurs de planification particuliers qui sont davantage à l'échelle des
arrondissements. Est-ce à dire que le Plan d'urbanisme général ne donne pas d'orientation ou ne
prévoit pas, à ce stade-ci, d'intervention de votre service?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2045 Le Plan d'urbanisme, à ce stade-ci, ne prévoit pas, effectivement, d'orientation ou de
balises précises quant à ces secteurs. Dans les chapitres d'arrondissements, il y en aura sans
doute. Et une fois la planification réalisée, il y en aura aussi.

2050 Ce qui ne veut pas dire que le Plan d'urbanisme est muet quant à ces secteurs. Il y a une
affectation là comme ailleurs, des limites de densité là comme ailleurs, et caetera.

LE PRÉSIDENT:

2055 À qui appartient...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

On peut peut-être...

2060 **LE PRÉSIDENT:**

À qui appartient le site Francon, à votre connaissance?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2065 En termes de propriété foncière? À la ville de Montréal.

LE PRÉSIDENT:

2070 À la Ville. Très bien. Vous aviez des éléments additionnels d'information à donner à madame Robitaille.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2075 J'allais dire qu'on pourrait peut-être justement regarder l'affectation du sol et les limites de densité.

LE PRÉSIDENT:

2080 S'il vous plaît.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2085 Si l'ordinateur veut collaborer.

LE PRÉSIDENT:

2090 Il se sauve là. Alors je vois que vous êtes bien équipé, que vous pouvez même aller chercher les arrondissements.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2095 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT:

2100 C'est ça. Excellent.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2105 Alors voilà donc l'affectation du sol, la carrière Francon. Alors on connaît l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc Extension. La carrière Miron, qu'on a bien connue, est devenue le complexe environnemental Saint-Michel. L'affectation de ce côté-là en est une de parc. La carrière Francon se situe de l'autre côté du boulevard Saint-Michel et la tache grise correspond donc à une affectation infrastructure publique, c'est-à-dire au dépôt de neige, alors que la grande tache rose correspond à un secteur d'emploi. Il est donc exclu d'avoir, évidemment, de l'habitation dans la carrière, mais les activités précises d'emploi seront déterminées, comme on le disait plutôt, dans le cadre de la planification détaillée.

2110 **LE PRÉSIDENT:**

Madame Chauvin?

2115 **Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:**

Il me semble avoir vu récemment dans les journaux qu'un monsieur dont j'oublie le nom travaille depuis longtemps à aménager un camping dans la carrière Francon. Est-ce que l'affectation du sol qui est prévue dans la version préliminaire du Plan permettrait un tel aménagement ou non?

2120

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2125 Oui. L'usage secteur d'emploi... l'affectation secteur d'emploi n'exclut pas la possibilité d'aménager un camping qui est, en fait, un usage temporaire. Il n'y a presque pas de construction liée à un camping. Le camping, d'ailleurs, pourrait être situé dans un parc qui lui-même se situerait dans le secteur d'emploi. Il y a toutes sortes de considérations techniques par rapport à ça, techniques et financières aussi par rapport à un tel projet.

2130 **Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:**

Merci.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2135 Mais le projet n'est pas exclu.

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Madame Robitaille, vous avez une deuxième question?

2140

Mme ESTELLE ROBITAILLE:

Non. C'est beau. J'en avais juste une.

2145 **LE PRÉSIDENT:**

Ça va?

2150 **Mme ESTELLE ROBITAILLE:**

Merci.

LE PRÉSIDENT:

2155 Bon. Alors écoutez, d'abord le registre pour ceux qui veulent poser des questions est
fermé dorénavant. Deuxièmement, je pense qu'on mérite tous une pause d'une dizaine de
minutes avant de recevoir les autres personnes qui veulent poser des questions. Mais pendant
cette pause-là, les personnes qui souhaitent faire part de leur opinion ou des commentaires
2160 pourraient donner leur nom et nous les entendrons à la suite des personnes qui seront venues
poser des questions. Donc, de retour dans dix (10) minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

2165

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT:

2170 Mesdames, Messieurs, je vous invite à vous asseoir. La Commission entendra encore
quatre (4) personnes qui ont demandé à poser des questions. Et j'ai, par ailleurs, cinq (5)
personnes qui se sont inscrites pour intervenir en deuxième partie, c'est-à-dire donner des
commentaires. Donc, aux gens de la Ville, vous êtes là encore pour répondre aux questions de
quatre (4) citoyens et après ça, je vous libérerai. Vous resterez bien sûr dans la salle, mais au
2175 moins on passera à autre chose.

Alors monsieur Jacques Chevrier, s'il vous plaît.

M. JACQUES CHEVRIER:

2180

Monsieur le Président, bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

2185

Bonsoir, Monsieur Chevrier.

M. JACQUES CHEVRIER:

2190 Bon. Moi, je suis tombé en plein dans l'urbanisme parce que j'ai un projet
d'agrandissement dans le vieux secteur de Montréal-Nord et je lisais l'Info Nord puis ça m'a fait
chicoter parce qu'en même temps, dans la même semaine, j'ai reçu une facture qui me demande
de payer des frais de dézonage. Moi, je n'ai pas demandé de dézoner, mais on m'impose ça puis
on m'impose des frais. Est-ce que le paragraphe qui dit:

2195

*"Avec l'implantation d'un programme d'aide à la mise en valeur du patrimoine afin de venir
en aide aux propriétaires qui désirent réaliser des travaux d'amélioration sur leur propriété."*

Alors ce que je fais, je veux investir un bon montant et puis en même temps on m'envoie des frais.

2200

LE PRÉSIDENT:

Votre question c'est quoi?

2205

M. JACQUES CHEVRIER:

Est-ce que c'est dans la politique...

LE PRÉSIDENT:

2210

Bon. Écoutez, je vous dis tout de suite, la question que vous soulevez, à première vue, concerne essentiellement l'arrondissement Montréal-Nord et très spécifique. Je voudrais quand même peut-être me tourner vers monsieur Sainte-Marie pour voir s'il y a des éléments dans le Plan d'urbanisme qui peuvent éclairer monsieur Chevrier. Mais il se pourrait aussi, Monsieur Chevrier, que vous ayez à vous adresser aux gens de votre arrondissement pour obtenir...

2215

M. JACQUES CHEVRIER:

Ça se peut. Ça se peut.

2220

LE PRÉSIDENT:

... les réponses à votre question. On va faire de notre mieux quand même.

2225

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Effectivement, Monsieur le Président, je pense que la question relève de l'arrondissement. Il y a dans la salle ce soir Yvon Paquette qui est le directeur de l'Aménagement urbain et du Service aux entreprises ici à Montréal-Nord et Jacques Goudreau qui est chef de division dans le même service, qui sont juste là, qui pourront certainement répondre à votre question.

2230

M. JACQUES CHEVRIER:

Dans ce cas-là j'ai une deuxième question.

2235

LE PRÉSIDENT:

Excellent.

2240

M. JACQUES CHEVRIER:

2245 Vous avez parlé de la sécurité des piétons à Montréal. Est-ce que dans le Plan d'urbanisme --vous ne l'avez pas mentionné, je ne l'ai pas vu nulle part -- vous avez un plan pour améliorer l'affichage des rues? L'affichage des rues est tout à fait insécuritaire et je n'ai pas compris depuis quarante (40) ans à Montréal qu'ils n'ont pas pensé encore d'améliorer ça.

LE PRÉSIDENT:

2250 Quand vous parlez, Monsieur Chevrier, de l'affichage des rues, parlez-vous des noms de rue ou si vous parlez de la signalisation pour les avis de stationnement, des choses comme ça?

M. JACQUES CHEVRIER:

2255 D'un côté il y a le nom de rue qui est caché assez souvent au quatrième poteau que personne ne voit. Deuxièmement, il est assez élevé qu'on... il est caché derrière une lumière. Et troisièmement, les chiffres ou les lettres sont assez petites que plus on vieillit, moins on les voit. Alors ça devient non sécuritaire.

2260 **LE PRÉSIDENT:**

Bon.

M. JACQUES CHEVRIER:

2265 Est-ce que vous avez quelque chose?

LE PRÉSIDENT:

2270 Alors en espérant au moins que vous vous retrouvez dans le quartier où vous habitez.

M. JACQUES CHEVRIER:

2275 Oui. Heureusement qu'on connaît le coin.

LE PRÉSIDENT:

2280 Effectivement, je pense que, à tout le moins, on constate une grande disparité à travers le territoire de l'île, de la ville. Monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce qu'on peut espérer de ce côté-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2285 Au-delà des principes d'aménagement du domaine public auxquels on faisait référence plus tôt, il n'y a rien de précis, effectivement, ou de prévu dans le Plan d'urbanisme quant à la question que monsieur évoque, qui a d'ailleurs été évoqué précédemment dans une autre séance.

Pour l'instant, l'approche de la Ville est plus de favoriser la décentralisation et la liberté d'action des arrondissements en cette matière.

2290 **LE PRÉSIDENT:**

2295 Bon. On peut peut-être parler de liberté d'action ou de décentralisation sur, mettons, les choix graphiques ou des choses comme ça, mais est-ce qu'il n'y a pas des normes de base sur la taille, la localisation, la visibilité de l'affichage des rues qui serait du ressort de la Ville?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

On va s'informer et on vous transmettra donc les renseignements à cet effet.

2300 **LE PRÉSIDENT:**

Parce que la question est quand même fort légitime. D'accord.

M. JACQUES CHEVRIER:

2305 Est-ce que je peux vous suggérer d'aller voir à Laval? Ils ont commencé d'annoncer les grandes rues avec des lumières... avec des affiches réfléchissantes.

LE PRÉSIDENT:

2310 On en prend bonne note, Monsieur Chevrier.

M. JACQUES CHEVRIER:

2315 Merci.

LE PRÉSIDENT:

2320 Merci beaucoup.

Monsieur François Arsenault.

Oui, Monsieur Chevrier, vous pourrez aussi peut-être parler directement aux gens de la Ville éventuellement après l'assemblée là-dessus, vous faire entendre.

2325

M. JACQUES CHEVRIER:

D'accord.

2330

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir, Monsieur Arsenault.

2335

M. FRANÇOIS ARSENAULT:

Bonsoir. Donc, j'ai une petite question. En fait, monsieur Sainte-Marie a indiqué tout à l'heure qu'il y avait une possibilité de faire un train de banlieue dans l'axe Rivière-des-Prairies vers la MRC de L'Assomption, mais ça n'a pas été indiqué dans le Plan d'urbanisme. Donc, je parle surtout de la carte 2.2.1. Donc, ma question très simple, pourquoi ne pas l'avoir indiqué, au moins le potentiel du train de banlieue, s'il existe?

2340

LE PRÉSIDENT:

Bon. Monsieur Sainte-Marie?

2345

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Vous comprendrez, Monsieur le Président, qu'il y a des choix graphiques qui doivent être faits quand on essaie de transmettre l'information de façon la plus claire possible.

2350

La possibilité d'implanter le train dont vous parlez fait l'objet d'une identification dans le texte que je cherche désespérément en ce moment, mais de même que d'autres projets, n'a pas été cartographié.

2355

LE PRÉSIDENT:

Dites-moi, Monsieur Sainte-Marie, est-ce que...

2360

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Alors... excusez-moi, Monsieur le Président.

2365

LE PRÉSIDENT:

Non, non, allez-y. Oui, oui, allez-y.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2370 J'ai donc la référence, c'est à la page 40. À la page 40, il y a donc six (6) interventions
possibles sur le territoire qui sont identifiées dont celle, justement, de l'implantation, à partir de la
pointe est de l'île, vers le centre, d'un corridor de transport desservant les arrondissements de
Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord,
Villeray, Saint-Michel, Parc Extension, Ahuntsic, Cartierville et Saint-Laurent. Il s'agit,
évidemment, de la voie du CN.

2375 Il y a d'autres... enfin, on pourrait énumérer d'autres projets qui, pour les mêmes raisons
de graphisme, n'ont pas été intégrés.

LE PRÉSIDENT:

2380 Donc, on comprend que ce n'est pas une idée nouvelle qui serait surgie depuis
l'élaboration du plan, mais que l'idée faisait partie de votre travail de planification.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2385 Effectivement. Et l'Agence métropolitaine de transport, comme je le mentionnais plus tôt,
qui gère les trains de banlieue étudie présentement la possibilité d'implanter ce train. Et il faudra
voir, effectivement, le nombre de passagers -- en fait, c'est le but de l'étude -- qui seront
accommodés par cette nouvelle infrastructure potentielle.

2390 **LE PRÉSIDENT:**

Bon. Deux (2), peut-être deux (2) petits points là-dessus. Est-ce qu'on doit s'attendre à
retrouver ça dans le plan de transport dont il est question, qui est en élaboration?

2395 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

2400 Certainement. D'ici la publication du plan de transport l'année prochaine, l'étude de l'AMT
sera terminée et donc on saura dans quel sens on va, c'est-à-dire dans le sens de l'intégrer ou de
ne pas l'intégrer.

LE PRÉSIDENT:

2405 Et est-ce que c'est un projet de train qui traverse la rivière pour aller desservir le territoire
métropolitain à l'est, du côté de Repentigny?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2410 Absolument. L'AMT, comme on le mentionnait plus tôt, bien c'est son mandat,
évidemment, a une vision extrêmement régionale et métropolitaine des choses. Et de manière
générale, le Plan d'urbanisme essaie de faire en sorte que les infrastructures qui sont mises en
place et dont le financement est en partie assuré par la ville de Montréal même, desservent

2415 également les citoyens de Montréal. Et souvent -- sans critiquer personne -- on constate que les infrastructures de trains de banlieue sont conçus pour les gens qui n'habitent pas à Montréal. Pour les amener à Montréal, mais pas pour desservir les Montréalais.

LE PRÉSIDENT:

2420 Bien. Madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

2425 Hier, nous étions dans l'ouest de l'île et puis en réponse à des questions des citoyens, l'équipe de monsieur Sainte-Marie a soulevé l'aspect compétition entre certaines mesures préférentielles de transport collectif dans l'ouest. Ici, je vois qu'il y a quand même une volonté dans la partie sud de la partie est de l'île d'avoir des mesures préférentielles. Dans la mesure où le projet de l'AMT se révélait, sur le plan de la faisabilité, acceptable, est-ce que vous modifieriez les autres tracés préférentiels établis ou il est déjà évalué que ces modes-là ne seraient pas concurrentiels?

2430

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2435 Non. Ça fait partie de l'étude, effectivement, de voir jusqu'à quel point l'un remplacerait l'autre ou serait en concurrence avec l'autre.

2440

LE PRÉSIDENT:

Bien. Vous avez une deuxième question, Monsieur Arsenault?

2440

M. FRANÇOIS ARSENAULT:

Non.

LE PRÉSIDENT:

2445

Non?

M. FRANÇOIS ARSENAULT:

2450

C'est beau. Merci.

LE PRÉSIDENT:

2455 Bon. C'est nous qui vous remercions.

Alors j'appelle maintenant monsieur Gilles Prud'homme, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. GILLES PRUD'HOMME:

2460

Bonsoir, Monsieur le Président. Bonsoir, Madame la Commissaire, Monsieur le Commissaire Beauchamp. On s'était vus dans une autre... au BAPE avec la production porcine.

2465

Donc, ma question, moi, je réside dans l'arrondissement Ahuntsic près de Montréal-Nord et je constate au niveau... on a commencé par l'axe de planification détaillée de l'entrée de Pie-IX, mais qui visait probablement des activités d'aménagement commercial, mais qui sont intégrées avec la sécurité des piétons, le transport. On n'a pas tout le plan de transport devant nous, on ne sait pas s'il va y avoir l'autoroute 25. Là il y a l'impact du métro à Laval. Et monsieur Champagne d'Ahuntsic nous dit qu'il y a aussi une planification détaillée sur probablement l'entrée du pont Viau pas loin d'ici, donc on va laisser faire Lachapelle qui est peut-être un peu plus loin à l'ouest.

2470

Pourquoi qu'on regarde un plan qui, dans le fond, n'est pas tout à fait complet? Il y a des arrondissements qui ne sont pas au même niveau, il y a des planifications détaillées locales ou pan-municipales. Pourquoi le nord-sud de Pie-IX est pan-municipal? Je présume que l'entrée de Viau va peut-être l'être aussi, mais qu'Henri-Bourassa est de planification locale alors que c'est le lien entre tous ces arrondissements-là.

2475

D'ailleurs, dans le nord on a beaucoup toujours travaillé les axes nord-sud, on a beaucoup oublié les axes est-ouest. D'ailleurs, Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies auraient dû avoir le métro avant Laval. Mais chez nous, si je regarde, Papineau est un problème...

2480

LE PRÉSIDENT:

Je pense que votre question est assez claire, Monsieur Prud'homme. On pourrait demander à monsieur Sainte-Marie ce qui a conduit à choisir certains éléments, soit pour en faire partie intégrante du Plan comme éléments pan-montréalais et/ou comme secteur de planification détaillée alors que d'autres ne le sont pas.

2485

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Les secteurs de planification de portée pan-montréalaise qui se retrouvent donc dans le projet de Plan sont ceux qui soit concernent plusieurs arrondissements, sont à la limite de plusieurs arrondissements, comme le secteur Bourget-Forget par exemple, ou portent sur des éléments qui sont de nature pan-montréalaise. Par exemple, les abords de l'échangeur de Dorval ou...

2495

M. GILLES PRUD'HOMME:

On pourrait peut-être rester ici là. Pourquoi Pie-IX et pourquoi pas Lajeunesse?

2500

LE PRÉSIDENT:

Oui, on va y aller progressivement, Monsieur Prud'homme.

2505

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Oui. Voilà. Alors l'entrée de ville du pont Pie-IX est effectivement considérée pan-montréalaise puisqu'il s'agit du pont qui est, pour l'instant en tout cas, le plus à l'est et qui dessert donc non seulement Montréal-Nord, et les gens de Montréal-Nord connaissent la circulation de transit justement sur Henri-Bourassa, mais également Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Anjou, Saint-Léonard. Donc, même si physiquement le territoire est essentiellement Montréal-Nord, bien qu'on déborde un petit peu au sud à la fois... enfin, il y a une drôle de limite de Saint-Léonard qui vient jusqu'à Pie-IX et il y a aussi, évidemment, Villeray-Saint-Michel qui est touché.

2510

2515

Donc, même si techniquement on touche le territoire de trois (3) arrondissements, c'est sûr qu'on est essentiellement à Montréal-Nord, mais le corridor est effectivement de nature pan-montréalaise.

2520

Mais c'est sûr que ce n'est absolument pas parfaitement scientifique et tranché au couteau. Il y a des choix qui se font en fonction des disponibilités de ressources et des priorités qui sont établies.

LE PRÉSIDENT:

2525

Mais est-ce qu'on peut déduire de ça, Monsieur Sainte-Marie, que le cas échéant, au sortir de la consultation, ce choix-là pourrait être révisé?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2530

Bien sûr. Tout peut être révisé au sortir de la consultation.

LE PRÉSIDENT:

2535

Bon. Très bien. Monsieur Beauchamp?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Je voudrais que vous me précisiez les critères -- parce que c'est ce que monsieur évoque -
- Pie-IX, Lajeunesse effectivement qui dessert Pont-Viau, c'est aussi un axe très important,

2540 prenons dans le sens est-ouest Henri-Bourassa. Henri-Bourassa part d'ici puis après ça on s'en va jusqu'à ville Saint-Laurent de l'autre côté pratiquement.

LE PRÉSIDENT:

2545 Pierrefonds, oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

2550 Bon. Alors c'est une artère immense dans Montréal. Est-ce que vous avez des critères... il me semble que j'ai vu il y a des rues de desserte puis il y a d'autres catégories de rues, là. Mais quels sont les critères qui vont faire que pour une artère, vous allez la traiter tant au niveau pan-montréalais et une autre qui vous ramène à la rajuster au niveau de l'arrondissement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2555 On s'entend d'abord que, évidemment, les secteurs de planification détaillée sont des secteurs qui requièrent une attention particulière, qui posent une problématique complexe en matière d'aménagement urbain.

2560 L'aménagement du boulevard Henri-Bourassa, surtout dans l'est, a été complété depuis... enfin, il y a une dizaine d'années. Et les interventions qui sont requises sur le boulevard Henri-Bourassa sont beaucoup moins complexes que celles, par exemple, sur le boulevard Pie-IX à l'entrée de ville.

2565 Le niveau d'intervention aussi requise, le niveau d'investissement requis à priori pour intervenir milite aussi en faveur d'une attribution pan-montréalaise ou non.

Il y a également l'implication éventuelle du gouvernement du Québec ou même du gouvernement fédéral qui entre en ligne de compte.

2570

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Donc, vous me donnez trois (3) critères: complexité, les coûts et les niveaux hiérarch... l'implication des autres niveaux de gouvernements.

2575

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2580 En plus de ce qu'on mentionnait précédemment, c'est-à-dire du caractère pan-montréalais du secteur, par exemple les abords de l'aéroport, ou bien du chevauchement de plusieurs arrondissements au sein de ce secteur.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Merci.

2585

LE PRÉSIDENT:

Avez-vous une deuxième question, Monsieur Prud'homme?

2590

M. GILLES PRUD'HOMME:

Oui, j'ai une deuxième question. Mais en sous-question sur celle-ci, c'est que sur Pie-IX, advenant qu'on fasse un impact sur le transport, c'est Papineau et c'est Lajeunesse qui vont avoir les impacts et traiter Pie-IX indépendamment de Lajeunesse et en considérant -- bien, on ne considère pas Papineau parce que c'est chaque côté des résidences -- je trouve que là on manque...

2595

LE PRÉSIDENT:

C'est pas une question ça, c'est un commentaire.

2600

M. GILLES PRUD'HOMME:

Non, mais c'est en...

2605

LE PRÉSIDENT:

Vous pourrez le faire...

2610

M. GILLES PRUD'HOMME:

... sous-question.

LE PRÉSIDENT:

2615

Vous pourrez le faire... oui. Ce qu'on pourrait cependant demander à monsieur Sainte-Marie, c'est quand, effectivement, on détermine qu'un secteur ou un tronçon fait l'objet d'une intervention de planification particulière, comment on prend en compte les répercussions éventuelles des gestes qui sont posés à tel endroit sur les parallèles, si vous voulez?

2620

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Je pense que la question, dans ce cas-ci, relève beaucoup plus du plan de transport que de l'aménagement urbain de certains secteurs. L'aménagement urbain du boulevard Pie-IX... la planification de l'aménagement urbain du boulevard Pie-IX se fera dans l'idée de favoriser son

2625

développement, d'améliorer la qualité de l'architecture, l'esthétique des lieux, l'intensité aussi du développement qu'on y trouve. Oui, ça aura un impact nécessairement sur la circulation, mais c'est plus dans le cadre du plan de transport qu'on regardera les choses globalement qu'en termes d'aménagement urbain d'un secteur donné.

2630

LE PRÉSIDENT:

Mais ce que je vous entends dire c'est que dans le plan du transport, on prend en compte non seulement les besoins à satisfaire ou les mesures à envisager sur un tronçon donné, mais les liens ou les répercussions sur le transit ou la circulation sur les autres voies.

2635

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Absolument. D'ailleurs, on fait abstraction pour l'instant de l'éventualité d'un pont dans l'axe de la 25 qui, bon, pourrait changer, évidemment, toute la donne.

2640

LE PRÉSIDENT:

Oui. Votre deuxième question, Monsieur Prud'homme?

2645

M. GILLES PRUD'HOMME:

Oui. Était... bien moi, j'aime ces séances-là, je viens et on... si on regarde, cependant, l'équivalent de six (6) arrondissements invités et si j'exclus les gens qui travaillent pour la ville de Montréal et certains élus et autres, on est peut-être une douzaine de personnes qui représentent six (6) arrondissements. Mais quand vient le temps... Et ce sont des grands enjeux. Mais quand vient le temps que les grands enjeux deviennent un peu plus spécifiques, bien vous avez des gens comme monsieur qui m'a précédé, monsieur Chevrier qui fait une intervention et même si on va lui dire: il y a eu des consultations, il y a eu des informations, ces gens-là travaillent le jour et ils ne sont peut-être pas disponibles à venir quand elles se tiennent.

2650

2655

Comment on s'assure que lorsque, exemple si on prend ici, la planification détaillée de Pie-IX va se préciser, comment les citoyens avoisinants, les petits commerçants avoisinants qui n'ont pas le temps de venir à ce genre de... vont être impliqués dans le coup et on ne leur dira pas à ce moment-là: il est trop tard, ça s'est fait avant et vous n'avez plus rien à dire. C'est dans ce sens-là que...

2660

LE PRÉSIDENT:

Votre question est très pertinente. Ce n'est pas la première fois qu'elle est soulevée. Situez donc la consultation publique à l'étape actuelle, Monsieur Sainte-Marie, et bien sûr nous éclairer sur ce qui arrivera quand il y aura des étapes de planification détaillée.

2665

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2670

La consultation publique actuelle permet, évidemment, de bonifier le projet de Plan d'urbanisme révisé. Ce qui est prévu, c'est que la planification détaillée de chacun des secteurs, qu'il s'agisse des secteurs pan-montréalais ou des secteurs locaux, se fera, effectivement, en concertation avec les gens du milieu concerné, qu'il s'agisse de commerçants, qu'il s'agisse d'intervenants dans le domaine du patrimoine, dans le domaine environnemental.

2675

Évidemment, ça va varier énormément d'un secteur à l'autre puisque les problématiques sont très différentes. Mais c'est justement l'esprit des choses de faire en sorte que l'aménagement détaillé d'un secteur se fasse vraiment en concertation étroite avec... non seulement au sein de la Ville, parce que la Ville, évidemment, c'est un organisme compliqué, mais avec les gens du milieu. Bon, les moyens précis, évidemment, vont varier d'un endroit à l'autre, selon aussi le niveau d'organisation. Il y a, par exemple dans le cas du mont Royal, il y a un organisme qui s'appelle Les amis de la montagne qui défend le mont Royal et qui est très bien structuré. Je ne suis pas certain que dans le cas du boulevard Pie-IX il y a quelque chose d'équivalent. Donc, là il faudra avoir une approche différente, c'est sûr.

2680

2685

LE PRÉSIDENT:

Non, mais... oui, d'accord, je reçois votre réponse, mais est-ce qu'il y aura des mécanismes qui s'apparentent à la consultation publique avec ce que ça peut impliquer, par exemple, d'avis aux citoyens, de soirées ou d'après-midi...

2690

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Absolument.

2695

LE PRÉSIDENT:

... planifiés d'avance?

2700

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Absolument.

2705

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est l'intention d'appliquer ça à tous les secteurs de planification détaillée?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2710

Oui, mais de façon adaptée. Il faut savoir aussi que dans certains cas, la planification détaillée mènera à un PPU, un programme particulier d'urbanisme, pardon, donc à une

modification du Plan d'urbanisme qui se fera donc à la suite d'une consultation publique absolument formelle.

2715

Dans d'autres cas, les mécanismes seront différents. L'idée, c'est vraiment de s'adapter à la réalité de chaque milieu, à la réalité de chaque secteur de planification détaillée et d'éviter le moule, le modèle, la recette toute faite.

2720

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Avez-vous une question, Madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

2725

Oui.

LE PRÉSIDENT:

2730

Oui, je vous écoute.

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

2735

Mais dans quelle mesure est-ce qu'il y a une garantie qu'il y a une forme d'avertissement à la population locale, à la fois pour les secteurs de planification détaillée qui sont d'ordre pan-montréalais et pour les secteurs de planification particulière dans les chapitres d'arrondissements?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2740

La garantie, je dirais, découle de l'engagement que prend la Ville à cet effet dans le Plan d'urbanisme. Il ne s'agit pas... à moins d'une modification du Plan d'urbanisme où, évidemment, on entre dans la procédure prévue par la loi, il n'y a pas d'exigences juridiques à cet effet-là. Mais il y a, par contre, un engagement de la Ville de le faire.

2745

LE PRÉSIDENT:

Bien. Merci beaucoup, Monsieur Prud'homme.

M. GILLES PRUD'HOMME:

2750

Pour l'instant c'est ça, même si je n'ai pas vraiment la réponse là, mais...

LE PRÉSIDENT:

2755

C'est le mieux qu'on peut faire, je pense, pour le moment.

Monsieur Olivier Gladu. Bonsoir, Monsieur Gladu.

M. OLIVIER GLADU:

2760

Bonsoir. Donc, ma question a rapport au début de la présentation, on a identifié plusieurs secteurs qui, parmi les enjeux pan-montréalais, avaient besoin de revitalisation. Et parmi ces secteurs, il y avait Montréal-Nord...

2765

LE PRÉSIDENT:

Voulez-vous vous approcher un tout petit peu du micro?

M. OLIVIER GLADU:

2770

Oui. Pardon. Donc, je parlais, c'est ça, des différents secteurs qu'on avait identifiés comme ayant besoin de revitalisation. On avait identifié Montréal-Nord et ça je voudrais avoir plus de détails sur, justement, ce que la Ville optait pour revitaliser le secteur.

2775

LE PRÉSIDENT:

Parfait. Alors on va aller peut-être avec une illustration cartographique, Monsieur Sainte-Marie, au moins pour localiser les choses.

2780

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2785

Les secteurs qui sont identifiés sur la carte, comme on le disait, sont les secteurs revitalisés. Leur délimitation a été définie en fonction d'un ensemble de données socio-économiques, comme je le mentionnais, le niveau de revenus, le niveau de scolarité, le niveau de chômage, et caetera.

Ce qui est prévu pour chacun de ces secteurs, c'est l'application de la stratégie de revitalisation urbaine intégrée qui est décrite à la page 16 du document dans la section 2.1.

2790

Alors l'idée, c'est que la Ville interviendra non seulement au niveau du bâti, au niveau de la rénovation des immeubles existants, parce que dans bien des cas, justement, les immeubles posent différents problèmes, mais aussi à toutes sortes de niveaux. Donc, ça pourra être pour aménager un lieu public, ça pourra être pour revitaliser une rue commerciale, pour intervenir en matière de nouveaux... d'amélioration d'équipements collectifs ou de nouveaux équipements collectifs, aussi de programmes de nature plus sociale pour améliorer, par exemple, la situation en matière de décrochage ou en matière d'intégration des immigrants selon la problématique de chaque secteur.

2795

2800

Donc, on décrit cette stratégie de revitalisation urbaine intégrée, comme j'ai dit, à la page 16, mais également à la page 14. Il y a trois (3) projets pilotes qui sont en cours présentement: un

dans le quartier Sainte-Marie, un à St-Pierre et l'autre à ville Émard, effectivement. Heureusement que j'ai des souffleurs.

LE PRÉSIDENT:

2805

C'est bien. On a même une commissaire qui se souvient de ce que vous aviez répondu...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2810

Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

2815

On entend chuchoter dans la salle.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2820

À la suite de ces expériences pilotes, donc, on élargira l'application du programme à l'ensemble des secteurs.

LE PRÉSIDENT:

2825

D'accord. Là, ce que je comprends de votre réponse, Monsieur Sainte-Marie, c'est qu'il y a plusieurs services municipaux, même organismes qui ne relèvent pas de la Ville, qui seraient appelés à participer à cette stratégie-là. Voulez-vous élaborer un petit peu?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2830

Effectivement. Donc, le Service de l'habitation, évidemment, intervient, le Service du développement social, le Service des parcs au niveau de l'aménagement des parcs et des lieux publics, le Service du développement économique au niveau des rues commerciales, il y a également la... oui, notre service à nous, le développement urbain. Il y a également la Direction de la santé publique, il y a les commissions scolaires, les CLSC. J'en passe. Les groupes communautaires, le milieu en général.

2835

LE PRÉSIDENT:

2840

Mais qui ou de quelle manière... parce que la stratégie, d'accord, est énoncée, tout ça dans le Plan, mais il faut, à un moment donné, la traduire en plan d'action. S'assurer de la coopération de ces partenaires-là, comment ça va se faire?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2845 Alors le leadership est assuré par la Direction générale de la Ville. Justement, la mise en place des trois (3) projets pilotes vise à voir comment ça pourra se réaliser dans la réalité. Il semble clair que, une fois de plus, on s'adaptera à la réalité des différents milieux puisque le niveau de participation du milieu communautaire dans ce... d'organisation du milieu communautaire varie énormément d'un milieu à l'autre.

2850 **LE PRÉSIDENT:**

Bon. Monsieur Beauchamp, vous avez une question? Allez-y.

2855 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Essayons d'en parler plus concrètement. On est dans Montréal-Nord, on est dans des... moi, quand j'étais tout petit gars, mon père était professeur dans une école de Montréal-Nord sur la rue Monselet, Montréal-Nord avait déjà un vieux bâti puis il y avait, par ailleurs, beaucoup d'espaces libres. Donc, ça s'est... puis à un moment donné ça s'est construit. C'est un secteur, vous dites, qui est en... il a une programmation, où il y a une planification de rénovation. Si on est propriétaire d'une maison dans le coin qui a quarante (40) ans ou trente-cinq (35) ans et qui est susceptible d'entrer là-dedans, comment, du point de vue du citoyen, comment cela va être vécu? Il y a une grande stratégie. Comment la stratégie va descendre au niveau de l'arrondissement et est-ce qu'il est déjà prévu, les gens peuvent-ils s'attendre déjà à des subventions, à des programmes incitatifs, à de l'aide professionnelle pour essayer de voir comment tout ça peut se mettre en route?

2860 Je vois qu'il y a une circulation extraordinaire de papiers...

2870 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Ah, vous voyez que c'est un sujet qui...

2875 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Mais vous...

2880 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

... qui suscite beaucoup d'intérêt.

2885 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Vous êtes mieux de sortir votre plan de transport tout de suite parce que... pour gérer la circulation des papiers de la Ville.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2890 Alors, effectivement, l'idée c'est exactement ça, c'est de soutenir des interventions par des programmes de subvention, des soutiens professionnels, et caetera.

2895 Je pourrais demander peut-être à... il y a, d'une part, un projet prototype qui est en cours ici à Montréal-Nord depuis deux (2) ans. Donc, on pourrait peut-être en savoir plus là-dessus, si vous jugez ça intéressant. Ou aussi, en plus, je pourrais demander à mon collègue du Service de l'habitation d'élaborer sur le sujet.

LE PRÉSIDENT:

2900 D'accord. On pourrait les prendre l'un après l'autre. Peut-être commencer par le projet de Montréal-Nord.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2905 D'accord.

LE PRÉSIDENT:

Rapidement. Alors je demanderais à cette personne de venir s'asseoir.

2910 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Alors Daniel L'Écuyer, qui est urbaniste et qui est directeur de l'arrondissement de Montréal-Nord, va donc vous parler de ce projet.

2915 **LE PRÉSIDENT:**

Bienvenu, Monsieur L'Écuyer.

M. DANIEL L'ÉCUYER:

2920 Merci. Dans le fond, c'est ça, le message que je passais à Pierre, c'est que Montréal-Nord a été, je dirais, précurseur dans cette approche-là. Dès juin deux mille deux (2002), on a organisé une table de tous les partenaires qui travaillent avec les citoyens de Montréal-Nord. Parce qu'on s'est aperçus, aussi bien la commission scolaire, le CLSC, les groupes communautaires, on a au-dessus de cent quarante (140) groupes communautaires, qu'on avait tous ou à peu près les mêmes problèmes, et on s'est dit... puis on manquait tous de ressources. On arrivait à peu près tous à cette conclusion-là, et on s'est dit: si on travaillait mieux ensemble, qu'on complétait mieux nos interventions, peut-être qu'avec les mêmes ressources on réussirait mieux.

2930

2935 Donc, c'est à partir de ce principe-là qu'on a mis en place... comment ça s'appelle déjà, revitalisation intégrée ou... programme de revitalisation intégrée. C'est-à-dire qu'on veut intervenir ensemble, mais sur tous les domaines de vie du citoyen. Le citoyen, les enfants vont à l'école, les parents s'occupent des enfants qui vont à l'école, les citoyens vont dans les parcs, les citoyens vont dans les commerces. Donc, on s'est dit on ne peut pas avoir une approche sectorielle, il faut travailler sur tous les domaines en même temps. Et surtout, surtout dire et passer le message que ce n'est pas juste la Ville qui va faire en sorte qu'on améliore le milieu de vie, mais c'est tous ensemble qu'on va améliorer le milieu de vie.

2940 Donc, à partir de cette pensée-là, depuis deux (2) ans on travaille ensemble, on a élaboré deux (2) projets porteurs dans le secteur nord-est où on retrouve la plus grande, sans doute, pauvreté, misère sur l'île de Montréal, et les deux (2) projets commencent à porter fruit, mais c'est des projets qui visent des résultats dans dix (10) ou quinze (15) ans. Donc, on travaille beaucoup beaucoup avec les enfants. On veut que ces enfants-là de trois (3) ou cinq (5) ans ne deviennent pas des décrocheurs et ne perpétuent pas le cycle de la pauvreté sans arrêt. Donc, deux (2) projets porteurs plus, avec les organismes communautaires, un plan d'action pour l'ensemble de la Ville qu'on a mis en place.

2950 Donc, grosso modo, c'est de travailler en partenariat avec une vision globale et intégrée et travailler ensemble pour mieux desservir le citoyen. Grosso modo, c'est un peu le... Et je pense que les trois (3) projets pilotes se sont inspirés de notre démarche. Tantôt j'ai nommé tous les partenaires, mais il y a un partenaire majeur que j'ai oublié. On travaille avec les organismes gouvernementaux qui oeuvrent sur le territoire. Donc, le CLE, le CLSC, tous les organismes gouvernementaux, on travaille avec eux et eux sont en contact avec leurs grands frères qui sont les ministères et ils vont chercher des ressources pour nous aider. Donc, on a même réussi à faire modifier des programmes pour mieux les implanter à Montréal-Nord. Ça fait le tour rapidement. Ça répond à votre question?

2960 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Je pousserais juste un petit coin sur une question qui a été posée tantôt. Il y a un monsieur qui est venu tantôt puis qui a dit: moi, je veux investir dans ma maison, je veux développer, mais on m'a dézonné puis on m'envoie une taxe de dézonnage. Ça c'est-tu des difficultés d'opération ponctuelle? Je ne veux pas me mêler de son dossier, on ne le régler pas...

2965 **M. DANIEL L'ÉCUYER:**

Écoutez, je ne pourrai pas m'en mêler, je n'étais pas au courant du dossier.

2970 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

... si c'est juste des... comment on peut dire... des espèces d'incidents administratifs qui arrivent en cours de route.

2975 **M. DANIEL L'ÉCUYER:**

J'ai l'impression que c'est un incident administratif. Je suis certain que tantôt on va y trouver une solution.

2980 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Formidable. On aura servi à quelque chose.

2985 **M. DANIEL L'ÉCUYER:**

C'est beau.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

2990 Merci.

LE PRÉSIDENT:

2995 Très bien. Et maintenant vous avez dit, Monsieur Sainte-Marie, qu'il y avait votre collègue de l'habitation qui pourrait nous...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3000 Oui. Voilà. Alors monsieur Sylvain Thériault, conseiller en aménagement au Service... à la Direction, pardon, de l'habitation va nous adresser la parole là-dessus.

LE PRÉSIDENT:

3005 Bonsoir, Monsieur Thériault.

M. SYLVAIN THÉRIAULT:

3010 Bonjour. Alors juste pour dire que nous ne sommes pas nécessairement porteurs du dossier de la revitalisation urbaine intégrée, mais je vais essayer de vous en glisser un mot.

Premièrement, pour revenir à un principe que Daniel L'Écuyer énonçait précédemment, donc, historiquement au niveau de la revitalisation il y a peut-être eu certaines expériences où on essayait de servir une recette, donc partir d'en haut et imposer une recette dans les milieux

3015 concernés alors que les gens, à la base, connaissaient leurs problèmes et avançaient certaines idées de solutions, donc il n'y avait pas arrimage entre une vision centralisée de la revitalisation et les idées ou les diagnostics posés à la base.

3020 Donc, l'idée derrière le projet pilote de revitalisation urbaine intégrée, donc les trois (3) secteurs qu'on a parlé tantôt, Lachine, dans Ville-Marie et Galt, projet opération Galt, ces projets-là découlent donc d'un appel de propositions. Il a été donc reconnu qu'il y a des milieux à revitaliser et on a donc lancé un appel de propositions où on a invité les arrondissements connaissant des milieux à revitaliser à proposer une démarche et ce sont ces trois (3) secteurs-là qui ont été retenus. Et l'objectif de tout ça c'est, finalement, d'en tirer les enseignements. Parce qu'au terme de ces démarches-là il y aura des chercheurs qui vont se pencher sur tout ce qui en
3025 est ressorti au niveau des... peut-être des avantages, des inconvénients à procéder de telle ou telle façon.

3030 Parce qu'il est bien entendu que dans les trois (3) cas qui nous concernent, ils sont laissés libre cours, donc ils sont laissés libres d'entreprendre la démarche comme ils l'entendent et de développer leur plan d'action comme ils l'entendent.

3035 Donc, au terme de tout ça, il y aura des enseignements qui en seront tirés et on essaiera peut-être de dégager peut-être un... on va dire un guide des bonnes pratiques, mais enfin d'en tirer les enseignements nécessaires pour pouvoir s'attaquer à d'autres secteurs à revitaliser.

Et peut-être une dernière petite note.

LE PRÉSIDENT:

3040 Allez-y.

M. SYLVAIN THÉRIAULT:

3045 Au niveau de la revitalisation, il faut comprendre que la revitalisation, c'est une opération qui se déroule sur des années, sur cinq (5) ans, sur dix (10) ans avant qu'on puisse faire en sorte qu'un milieu vraiment modifie, change de cap, et on ne doit pas penser qu'au terme d'une opération où on identifie une série d'actions, que les choses vont changer du jour au lendemain.

3050 Mais si on peut compter sur un consensus, si on peut compter sur l'ensemble des partenaires, comme il en a été question tantôt, je pense qu'on peut espérer pour le mieux.

3055 Et une dernière petite note avant de clore là-dessus. C'est que l'ensemble des partenaires, comme le réseau de la santé, les écoles et tout ça, ont adhéré à l'idée qu'il y a des milieux à revitaliser et au sein même de leur approche, de leur stratégie, ils intègrent cette préoccupation-là afin d'intervenir en priorité sur ces secteurs-là.

LE PRÉSIDENT:

Merci, Monsieur Thériault. Madame Chauvin?

3060

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

Je n'avais pas de question, Monsieur le Président.

3065

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Merci. Et Monsieur Gladu, vous aviez une deuxième question peut-être?

3070

M. OLIVIER GLADU:

Oui. Je...

LE PRÉSIDENT:

3075

On ne vous a pas oublié.

M. OLIVIER GLADU:

3080

Non. Juste pour revenir un petit peu, ça doit être parce que j'ai un petit peu mal compris. À part les trois (3) projets pilotes, je veux dire pour Montréal-Nord est-ce qu'il y a des actions plus concrètes qu'une volonté d'améliorer le milieu ou...

LE PRÉSIDENT:

3085

D'accord. Monsieur Sainte-Marie?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3090

C'est ce que monsieur L'Écuyer nous expliquait tantôt, qu'effectivement, depuis juin deux mille deux (2002), il y a un projet ici à Montréal-Nord qui constitue, en fait, presque un modèle pour la suite de la démarche, un projet qui porte particulièrement sur la partie nord-est du territoire.

M. OLIVIER GLADU:

3095

C'est parce que je suis du secteur nord-est, justement.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3100

Hum, hum.

M. OLIVIER GLADU:

Pouvez-vous m'en parler un petit peu plus?

3105 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Le mieux, ça serait peut-être que monsieur prenne contact avec...

3110 **LE PRÉSIDENT:**

Je pense que c'est ça.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3115 ... avec la direction de...

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Gladu pourrait sûrement...

3120

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

... l'arrondissement.

3125 **LE PRÉSIDENT:**

Voilà. Avec la direction de l'arrondissement pour en savoir plus.

M. OLIVIER GLADU:

3130

Bien, pour ma deuxième question, là je ne sais pas, peut-être que je ne m'adresse peut-être pas aux bonnes personnes, c'est plus... je sais qu'il y a un secteur plus culturel à la ville de Montréal puis je ne sais pas si ça fait partie du plan, justement, des arrondissements.

3135 **LE PRÉSIDENT:**

Allez-y.

M. OLIVIER GLADU:

3140

Je voulais savoir si, justement, il y avait des projets de développement plus culturel qui étaient apportés ou un appui quelconque aux arrondissements, spécialement à Montréal-Nord, là, mais...

3145 **LE PRÉSIDENT:**

Donc, c'est principalement le développement culturel à l'échelle des arrondissements...

M. OLIVIER GLADU:

3150

Des arrondissements et de Montréal-Nord.

LE PRÉSIDENT:

3155

Très bien. La question est tout à fait recevable, Monsieur Gladu.

M. OLIVIER GLADU:

3160

O.K.

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie?

3165

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3170

On a parlé plus tôt de l'importance de la qualité des milieux de vie. Des milieux de vie, ça comprend non seulement de l'habitation, des commerces, des parcs, mais également, justement, des activités culturelles. La charte des milieux de vie, qui se situe à la page 13, parle justement de l'importance de trouver, au sein des milieux de vie, des équipements collectifs de voisinage intéressants. Ça reste évidemment au niveau des principes. Chaque chapitre d'arrondissement pourra élaborer là-dessus.

3175

Par ailleurs -- mais je crois qu'on s'éloigne de la question de monsieur -- la section 2.3 qui porte sur le développement du centre souligne l'importance des activités culturelles et de leur développement dans le centre de Montréal.

3180

Il y a du travail également qui se fait par la Direction de la culture quant à la notion de pôle culturel. Alors l'idée, c'est de développer à travers le territoire des pôles culturels. Le travail s'amorce, c'est pourquoi le sujet n'est pas vraiment développé dans le projet qui est présentement soumis à la consultation publique. Il y a une politique de développement culturel qui est prévue et qui va porter notamment là-dessus. On prévoit qu'elle sera rendue publique dès le mois prochain, et donc soumise à la consultation.

3185 **LE PRÉSIDENT:**

Bon. Est-ce que cette politique de développement culturel concerne seulement les grands équipements pan-montréalais, Monsieur Sainte-Marie, ou plus que ça, donc l'échelle des arrondissements?

3190

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Ça concerne tout le développement culturel de Montréal. Donc, effectivement, oui les grands équipements, mais aussi les équipements culturels au niveau local. Par exemple les bibliothèques, les maisons de la culture...

3195

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Est-ce qu'il y aura dans ce guide-là, par exemple, des obligations pour les arrondissements d'avoir un certain nombre d'équipements culturels défini?

3200

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Je ne sais pas. On va vérifier s'il y aura, effectivement, des espèces de...

3205

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Est-ce que, par exemple, il y aurait...

3210

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

... de barèmes ou de...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

3215

... il devrait y avoir une maison de la culture dans chaque arrondissement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

3220

Par X mille habitants ou je ne sais pas quoi.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Ou tant de bibliothèques.

3225

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

On va vérifier. Je ne suis pas au courant.

3230 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:**

Vous ne savez pas. O.K. Il n'y a pas de bonne nouvelle... il n'y a pas de grande nouvelle à annoncer pour l'arrondissement Montréal-Nord ce soir? Non?

3235 **LE PRÉSIDENT:**

On va laisser ça aux élus, Monsieur...

3240 Monsieur Gladu, il y a plusieurs références qui ont été données. Je présume que vous savez manipuler l'Internet?

M. OLIVIER GLADU:

Oui.

3245

LE PRÉSIDENT:

Alors tout ça, vous allez trouver les pages du Plan sur Internet, je vous invite à les...

3250 **M. OLIVIER GLADU:**

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

3255

Merci à vous, Monsieur Gladu.

3260 Alors ceci met fin à la période des questions. On a entendu toutes les personnes qui étaient inscrites. Pendant que le registre pour les interventions, les commentaires était ouvert, j'ai quatre (4) noms ici de personnes. Alors c'est donc ces quatre (4) personnes-là qu'on va entendre d'ici la fin de la soirée.

3265 Donc, évidemment, nos collègues de la table peuvent relaxer à partir de maintenant, mais rester aux écoutes sans doute.

3270 La Commission donnera, disons, un gros cinq (5) minutes par intervenant pour recevoir les commentaires. Et par ailleurs, s'il y en a qui ont éventuellement des mémoires écrits, je vous invite à les faire parvenir à l'Office. Je dirai un mot là-dessus tout à l'heure. Mais donc, je comprends que ce soir, nous entendrons les personnes qui ont des interventions orales, peut-être aussi accompagnées d'un mémoire.

Alors en premier lieu monsieur James Infantino.

M. JAMES INFANTINO:

3275

Bonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

3280

Bonsoir, Monsieur.

M. JAMES INFANTINO:

3285

Monsieur Beauchamp, Madame Chauvin. Alors avant tout, félicitations à tous ceux et celles qui ont travaillé pour mettre sur pied ce Plan d'urbanisme et aussi merci pour l'invitation de nous exprimer sur le nouveau Plan d'urbanisme de Montréal.

3290

Mon intervention se fera sur trois (3) sujets et je tenterai d'être bref. Le premier sujet traite le raccordement du boulevard Léger... Langelier c'est-à-dire, entre le boulevard des Grandes-Prairies à Saint-Léonard et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal-Nord.

3295

J'aimerais souligner que ce projet avait déjà été identifié dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal. Présentement, il existe deux (2) voies de circulation dans chaque direction entre Montréal-Nord et Saint-Léonard, soit le boulevard Pie-IX et le boulevard Lacordaire. Le raccordement du boulevard Langelier viendra compléter la troisième voie de circulation, ainsi réduire considérablement la circulation sur le boulevard Lacordaire.

3300

C'est en mars deux mille un (2001) que les villes de Montréal-Nord et Saint-Léonard ont décidé d'aller de l'avant avec une étude de faisabilité. Suite à la création de la nouvelle ville de Montréal en janvier deux mille deux (2002), nous voici deux (2) ans plus tard et ce projet n'est pas retenu dans le Plan d'urbanisme de la ville de Montréal.

3305

L'étude propose la construction d'un tunnel pour le raccordement entre Montréal-Nord et Saint-Léonard. Cette proposition devrait faire partie du Plan de la ville de Montréal. Malgré qu'on a entendu tantôt qu'on parle, oui, mais il n'y a rien de concret qui est fait.

3310

Le deuxième sujet traité serait le projet de train de banlieue Repentigny-Montréal. L'Agence métropolitaine de transport étudie présentement une liaison ferroviaire entre Repentigny et Montréal. Dans ce projet, le train emprunterait la voie du Canadien National dans la partie nord du territoire de Montréal. Montréal-Nord bénéficierait de deux (2) stations ou des gares, comme on les a appelées tantôt, dans son territoire. Encore une fois, le Plan d'urbanisme de Montréal est d'avis que ce projet ne justifie pas l'investissement. Cependant, les responsables du Plan de Montréal sont d'avis du besoin de doter le nord-est de Montréal d'une desserte adéquate par transport collectif. Leur vision serait un train urbain ou un métro de surface.

3315

Compte tenu de notre expérience du fameux métro, je suis convaincu, monsieur Beauchamp va s'en souvenir, à Montréal-Nord il m'apparaît opportun d'investir à la construction de deux (2) gares à un coût minimum et offrir les services à nos citoyens.

3320 Donc, le troisième et dernier sujet traite le pont de l'autoroute 25. Comme vous savez, il y a beaucoup qui est dit sur l'autoroute 25. À ce stade-ci je vais partager un peu d'histoire avec vous.

3325 Le projet suivant. Compléter la rue Notre-Dame à l'autoroute 25, prolonger l'autoroute 25 vers la Rivière-des-Prairies, construire un pont pour rejoindre l'autoroute 440 à Laval, ont été désignés depuis les années soixante-dix (70). Pour ceux qui ont fait quelques vérifications, vous allez sans doute vous rappeler. D'une part l'administration Drapeau est devenue protectionniste dû à l'étalement urbain à l'époque, lorsqu'il y avait quatre cent mille (400 000) citoyens qui ont quitté l'Île de Montréal entre mil neuf cent soixante-quinze (1975) et mil neuf cent quatre-vingt-six (1986).

3330 L'administration Doré de mil neuf cent quatre-vingt-six (1986) à mil neuf cent quatre-vingt-quatorze (1994) craignait l'exode des industries de l'est si le pont était construit, donc à l'époque.

3335 Finalement, l'administration Bourque, de mil neuf cent quatre-vingt-quatorze (1994) à deux mille un (2001), a continué dans la même veine. Voilà qu'aujourd'hui l'autoroute 25 a été prolongée jusqu'au boulevard Henri-Bourassa. Et tantôt on a mentionné Gouin, mais ce n'est pas Gouin, c'est évidemment Perras.

3340 Et évidemment... Et Montréal-Nord se retrouve dans une situation extrêmement difficile. La circulation qui traverse Henri-Bourassa à Montréal-Nord de l'autoroute 25 dans l'est au pont Pie-IX, parce que tout le trafic, la circulation de la rive sud de l'est doit traverser inévitablement Henri-Bourassa pour se rendre au pont Pie-IX et vice versa le matin ou le soir, lorsque les gens de Laval et les gens de l'ouest veulent aller à l'autoroute 25 doivent inévitablement traverser Henri-
3345 Bourassa, constitue un désastre environnemental. C'est bien beau tous les grands mots, on va élaborer un plan qui va être paisible, aider les gens et tout ça.

3350 Les citoyens, finalement, ce désastre environnemental, les citoyens de Montréal-Nord doivent le vivre chaque jour et c'est ce qui m'empresse, effectivement, de faire cette intervention.

3355 J'ajouterai qu'il y a consensus. La majorité des députés de l'est de Montréal, provincial ou fédéral, ainsi que les deux (2) chambres de commerce appuient la construction du pont de la 25. Ça, nous sommes tous solidaires dans ça. Il est inacceptable que la ville de Montréal, dans son Plan d'urbanisme, ne se prononce pas en faveur. Oui, on sait que les gouvernements veulent faire des études, mais on revient un peu en mil neuf cent soixante-dix (1970), ça fait déjà trente-quatre (34) ans. Et probablement, si on laisse aller les choses sans pression, sans intervention, ça pourrait aller à un autre trente (30) ans.

3360 Alors au nom des citoyens de Montréal-Nord, je demande au maire de Montréal, monsieur Gérald Tremblay, ainsi que son Comité exécutif, ainsi que le Conseil de Ville de se prononcer en faveur de la construction du pont de la 25. Ce geste en faveur de la construction incitera le gouvernement du Québec d'agir et mettre fin au désastre environnemental que les citoyens de Montréal-Nord subissent chaque jour.

3365 C'est important que si les élus de Montréal, avant la grande ville de Montréal il y avait la Communauté urbaine de Montréal, donc comme j'ai mentionné en aucun temps la CUM à l'époque, la Communauté urbaine de Montréal, s'est prononcée pour ce pont-là.

3370 Une dernière observation. Je faisais état de la carte que monsieur Sainte-Marie nous faisait part et je peux constater que l'ouest de l'île, ils se sont doté d'une infrastructure artérielle et des ponts nécessaires pour répondre à leurs besoins, c'est-à-dire la 15, la 13 et j'en passe. Et nous, dans l'est -- parce qu'en même temps je suis conseiller municipal de Montréal-Nord -- nous continuons à faire des études pour ci et des études pour ça, et on est toujours en attente.

3375 Donc, mon intervention ce soir, Monsieur le Président, c'est de solliciter l'oreille de tous ceux et celles qui veulent aider à faire avancer la situation de l'est de Montréal, et surtout, évidemment, je prêche pour ma paroisse, j'aimerais que nos citoyens à Montréal-Nord puissent ravoir la quiétude. On n'en peut plus. On a fait des études, voici une étude sur le boulevard Langelier, on a des grosses études sur la question d'Henri-Bourassa, le nombre de camions et tout ça. C'est impensable qu'on n'arrive pas à se prononcer. Alors voilà.

3380 **LE PRÉSIDENT:**

3385 Votre message est bien reçu, Monsieur Infantino. Donc, je retiens tout de même que vous avez couvert trois (3) points, même trois points et demi (3,5), je dirais, dans votre intervention d'éléments que vous souhaitez, et en vous appuyant même sur ce que vous appelez un consensus, qu'éventuellement vous souhaiteriez voir inscrire dans le Plan d'urbanisme.

3390 **M. JAMES INFANTINO:**

C'est surtout de prendre position.

LE PRÉSIDENT:

3395 Prendre position.

M. JAMES INFANTINO:

C'est ça que ça prend.

3400

LE PRÉSIDENT:

D'accord.

3405

M. JAMES INFANTINO:

Merci.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

3410

Ça va nous donner l'occasion de reposer quelques questions à la ville de Montréal quand ils vont revenir dans d'autres régions. On n'oubliera pas les questions.

M. JAMES INFANTINO:

3415

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

3420

Merci. Une question de ma collègue.

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

Monsieur Infantino...

3425

M. JAMES INFANTINO:

Oui?

3430

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

... dans l'Info Nord, les trois (3) points que vous avez soulevés: le raccordement Langelier, le train Repentigny-Montréal puis le pont de l'autoroute 25, quand on regarde ce qui est écrit là, on comprend que c'est dans le chapitre arrondissement.

3435

M. JAMES INFANTINO:

Exactement.

3440 **Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:**

Est-ce que je me trompe?

3445 **M. JAMES INFANTINO:**

Ce qui manque, effectivement, s'ils ne font pas partie du Plan d'urbanisme de Montréal, nous sommes encore foutus, on va attendre un autre trente (30) ans pour avoir notre métro, on va attendre un autre trente (30) ans pour avoir le pont, on va attendre un autre trente (30) ans pour avoir... pour éliminer toute cette circulation qui existe sur Henri-Bourassa.

3450

Vous comprendrez qu'avant que la 25 ait été construite jusqu'à Henri-Bourassa, nous n'avions pas cette situation-là. Le monde prenait... comment dirais-je... la 40, Pie-IX. Maintenant, on est encerclés de camions. Et j'écoutais monsieur Chevrier tantôt et les autres, la sécurité des gens c'est terrible. Donc, il faut se prononcer pour, pour assurer, pour mettre de la pression au niveau gouvernement provincial pour régler le problème.

3455

LE PRÉSIDENT:

Merci.

3460

M. JAMES INFANTINO:

Merci encore une fois.

3465 **LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, Monsieur.

M. JAMES INFANTINO:

3470

Bonne soirée.

LE PRÉSIDENT:

3475

Alors j'appelle maintenant monsieur André Cordeau. Bonsoir, Monsieur Cordeau.

M. ANDRÉ CORDEAU:

3480

Bonsoir, Monsieur le Président. Alors je me présente, André Cordeau, commissaire industriel à Montréal-Nord, directeur général du Centre local de développement Anjou-Montréal-Nord, directeur général de la Corporation de développement économique et communautaire Anjou-Montréal-Nord et membre du c.a. de la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord.

3485 Un, je tiens à féliciter monsieur Sainte-Marie et son équipe -- je lance rarement des fleurs, mais je vais le faire -- pour la maîtrise de ce plan d'envergure.

3490 Je vais également lancer des fleurs à Jacques Goudreau, responsable de l'Urbanisme à l'arrondissement Montréal-Nord. J'ai eu la chance de le côtoyer au cours des derniers mois, et je tiens à souligner sa compétence et son professionnalisme.

3495 Mon propos -- je vais essayer de m'en tenir à mon cinq (5) minutes et sans être redondant par rapport à monsieur Infantino -- l'urbanisme c'est important. Les citoyens ordinaires, malheureusement, l'oublient. C'est une science particulière. Et on oublie trop souvent que ce sont les fondations de la maison. Et quand les fondations ne sont pas bien construites, comme on reste longtemps dans la maison, on reste longtemps avec le problème. Alors l'exercice, il est d'autant plus important.

3500 Pour Montréal-Nord particulièrement, lorsque... et je vais mettre deux (2) points en relation. On parle de développement durable, c'est fondamental, on ne peut pas être contre la vertu, ça fait partie de notre plan stratégique au CLD, ça fait partie des aspects fondamentaux que la Ville veut voir respecter. Lorsqu'on met ça également avec un autre principe, soit la revitalisation de l'arrondissement Montréal-Nord, qui est une préoccupation pour les gens du coin, je me dis si on met ces deux (2) principes-là ensemble, comment se fait-il que le train n'ait pas été jugé suffisamment prioritaire dans l'arrondissement pour qu'il soit cartographié? Et là je m'adresse à monsieur Sainte-Marie et à son équipe. J'ose espérer, puisque je l'ai entendu tantôt dire qu'il y avait toujours possibilité de changer les choses, que ça puisse apparaître. Quand c'est loin des yeux, c'est loin du coeur. Si on ne le voit pas, on a l'impression que ce n'est pas prioritaire.

3510 Et si on veut que les gens à Montréal-Nord, on parle d'un endroit dévalorisé, défavorisé, c'est clair là, ça apparaît clairement, il y a une volonté de changer ça, bien il faut donner des moyens de transport à ces gens-là qui sont peu fortunés pour se déplacer, pour aller chercher un travail, pour aller chercher de la richesse collective, pour pouvoir revitaliser le coin. On ne se doit pas seulement de le mettre sur un carton en couleur, on doit s'assurer que ça soit une priorité, qu'on passe à l'action et qu'on le fasse.

3520 Alors je vous dirais qu'étant, par le CLD Anjou-Montréal-Nord, à Montréal-Nord depuis un an, je prends particulièrement à coeur ces problématiques-là. Et j'ose espérer qu'on va faire les priorités, qu'on va se donner des échéanciers relativement aux résultats et qu'on va s'assurer de livrer ça dans un avenir prévisible. C'est fondamental pour les gens du coin.

3525 Et le transport dans tous les sens. Je ne suis pas un spécialiste, mais de mémoire la Commission Nicolet disait que maintenant sur l'Île de Montréal -- on me reprendra si je me trompe -- le transport ça allait un peu dans tous les sens, les gens travaillaient, ça allait est, ouest, nord, sud. Il faut s'assurer de pouvoir donner cette capacité de transport là. Mais principalement par un accès par train, nous n'aurons pas le métro à Montréal-Nord. C'est un constat. Pas à court terme

3530 en tout cas. Il doit y avoir un train, avec au moins une gare, sinon deux (2). C'est fondamental si on veut que monsieur, madame tout le monde puisse avoir plus de chances d'aller travailler. C'est une question d'équité à un moment donné dans un secteur qui est plus pauvre.

Je m'adresse à vous également pour que vous puissiez sensibiliser le maire de Montréal à cet effet-là.

3535 Le pont de la 25. Le pont de la 25 ou le tunnel de la 25. Il y a quelqu'un qui m'avait donné l'idée, elle n'est pas de moi. C'est un haut fonctionnaire de la Ville. On pourrait peut-être faire un tunnel aussi, là, au niveau de la 25.

3540 Ça aussi c'est prioritaire dans le sens où les gens d'affaires à Montréal-Nord tiennent à ce qu'il y ait ce pont. Je me rappelle avoir rencontré le maire Tremblay le dix (10) décembre deux mille un (2001) et quand on lui en avait parlé, à l'époque j'étais sur le conseil d'administration de la Chambre de commerce de l'est de l'île, j'ai senti des réticences de la part de monsieur le maire. Toujours le principe de l'étalement urbain, je ne suis pas un spécialiste des statistiques.

3545 Mais quand on parle aux commerçants locaux, eux ce qu'ils disent: on en veut un pont. On n'a pas peur que les gens de Montréal aillent à Laval. On est convaincus que les gens de Laval vont venir acheter à Montréal-Nord.

3550 Et quand on a deux (2) artères commerciales comme Charleroi et Fleury à revitaliser, aller chercher des gens à l'extérieur pour venir acheter chez nous, ça devient un défi "sagement" important. Alors là aussi, je vous soumets respectueusement, c'est une priorité, on doit se donner un échéancier, on doit avoir un résultat, on doit le mailler également avec Notre-Dame, mais on doit arrêter de discuter pendant trente (30) ans de projet de transport. À un moment donné là ça n'a plus de sens. Je vais dans le sens de monsieur Infantino, c'est beau les études, 3555 mais à un moment donné il faut passer à l'action.

3560 Un dernier point, également le désenclavement par Langelier. Je pense, effectivement, qu'au niveau de la mobilité des gens, c'est fondamental, on doit également avoir, pour pouvoir aller travailler, exemple, à Saint-Léonard ou même des gens de Saint-Léonard venir travailler à Montréal-Nord, cette capacité de mobilité.

Là-dessus, je vous dirais que j'ose espérer que vous saurez convaincre le maire Tremblay, tant pour la 25 que pour le train, dans son plan d'action de mettre cela de façon prioritaire. C'est de l'intérêt collectif. Le tout respectueusement soumis. Merci de votre attention.

3565 **LE PRÉSIDENT:**

3570 Merci, Monsieur Cordeau. Restez donc là au cas où on aurait des questions. Juste pour vous dire, j'utiliserai... je prendrai garde de ne pas utiliser nécessairement le mot "convaincre", mais au moins soyez assuré que le rôle de notre Commission c'est de refléter aussi intégralement, aussi fidèlement que possible ce que les citoyens nous disent en audience publique.

M. ANDRÉ CORDEAU:

3575 Merci beaucoup, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT:

3580 Est-ce que mes collègues... madame Chauvin?

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

3585 Je ne suis pas capable de résister à poser une question. Je m'excuse. C'est plus fort que moi. Mais vous avez quand même donné une liste assez importante de votre engagement auprès de la société civile: commissaire industriel à Montréal-Nord, Chambre de commerce, là je ne sais plus si c'est l'est de l'île ou Anjou-Montréal-Nord...

M. ANDRÉ CORDEAU:

3590 C'est Montréal-Nord.

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

3595 ... CLD, CEDEC. Donc, vous êtes très près de tous les intervenants du milieu puis en fait, j'ai une question bien simple, mais elle est peut-être gênante, je ne le sais pas. Comment est-ce que ces intervenants-là peuvent contribuer à faire en sorte que les trois (3) points que vous avez soulevés, que monsieur Infantino a soulevés aussi, soient pris en compte le plus rapidement possible par les planificateurs? Et j'aimerais vous entendre sur le volet aussi du commissaire industriel parce que c'est pas courant qu'on a accès à quelqu'un qui a ces connaissances-là sur le plan de l'intégration des modes de déplacement en transport marchandise, personnes, et caetera, dans cette partie du nord-est de l'île.

3600

M. ANDRÉ CORDEAU:

3605 Je vais peut-être vous décevoir, là. Je ne pense pas que le citoyen ordinaire soit dans une position de pouvoir convaincre les décideurs publics. Je pense que vous êtes dans cette position-là. Je pense que le personnel administratif, monsieur Sainte-Marie et son équipe, ont une capacité aussi, au-delà de ce qu'on dit, que le politique décide. Je pense qu'il y a un pouvoir important de représentation de votre part de faire valoir ce que l'on vous dit aujourd'hui de façon spécifique par rapport à Montréal-Nord, tant au niveau du pont qu'au niveau du train.

3610

3615 Et je pense que c'est... en tout cas, je pense représenter fidèlement ce qu'une majorité de gens souhaitent et veulent et ce que je souhaite, c'est que le message que je passe aujourd'hui puisse être transmis. Et quand je parle de pouvoir de conviction, ça m'apparaît important. J'ose espérer que les arguments que je vous apporte, à savoir on parle de revitalisation, au-delà de ce

principe-là il y a des gens qui sont démunis, qui ont besoin de se chercher un emploi et qui n'ont pas souvent de véhicule et qui ne peuvent pas voyager très loin et qui doivent se trouver un emploi, le plus possible, à proximité. Alors d'avoir un train pour se rendre au métro, c'est déjà un avantage, c'est déjà une chance.

3620

Les universitaires, là, on prend partir de Montréal-Nord pour se rendre à l'Université de Montréal, c'est un maudit bon bout de temps, là. Je veux dire, quand on parle dans les jeunes, on veut qu'il continue ses études, ça a l'air d'un détail mais, tu sais, vingt (20) minutes, trente (30) minutes de sauvées, bien, ça peut être suffisant des fois pour continuer. Je pense que ce sont parfois ces petits détails-là dans une grande cité urbaine qui vont faire des différences au niveau du citoyen ordinaire.

3625

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

3630

Merci, Monsieur Cordeau.

LE PRÉSIDENT:

3635

Merci beaucoup, Monsieur Cordeau.

Madame Louise Crevier. Bonsoir, Madame Crevier.

Mme LOUISE CREVIER:

3640

Bonsoir Monsieur, bonsoir Madame, bonsoir Monsieur. Je suis une citoyenne de Montréal, je vis à Rivière-des-Prairies, mais j'utilise beaucoup les activités à Montréal-Nord et aussi dans Montréal.

3645

Moi, ce que je vous dis ce soir, c'est des points simples. J'aime beaucoup les présentations, mais je ne me sens pas à l'aise. C'est comme si j'étais dans un film de Star Wars. Les effets spéciaux, je... en tout cas, je ne suis pas encore à cette ère-là.

3650

Moi, je voudrais, dans cette ville merveilleuse qu'on nous présente ce soir, qu'il y ait de l'éclairage lorsque nous sortons le soir, que nous nous sentions en sécurité. Je parle en premier en tant que femme, mais je parle au nom aussi des adolescents de Rivière-des-Prairies. Il y a quelques semaines, dans L'Informateur, on a souligné ce point.

3655

J'aimerais avoir une maison de la culture aussi. J'adore le centre-ville, mais j'aimerais en avoir une à Rivière-des-Prairies. Je suis là depuis quatre-vingt-deux (82). On en parle, mais on a la Maison du bon temps.

J'aimerais aussi qu'on pense, dans cette ville merveilleuse sur carte, qu'il y ait beaucoup de couleur verte. Qu'on aille faire un petit tour à Toronto ou à Ottawa.

3660 Dans cette ville merveilleuse, j'aimerais me promener l'hiver en toute sécurité sur les trottoirs et non pas être obligée d'appeler TVA pour faire déneiger les trottoirs.

3665 Je suis d'accord avec les deux (2) personnes qui m'ont précédée quant à la sécurité du boulevard Henri-Bourassa. Que l'on pense encore une fois à nos jeunes et à nos personnes âgées dans certains secteurs de Montréal-Nord.

Et pour terminer, j'espère que la Ville nous entendra. Nous savons que la démocratie ne tient qu'à un fil. Merci de m'avoir entendue.

3670 **LE PRÉSIDENT:**

3675 Et restez là parce que nous autres, on a peut-être des questions. Quand on a des citoyens impliqués comme vous, on aime ça poursuivre un peu l'échange. Vous avez soulevé plusieurs choses et, effectivement, ça rendrait probablement la Ville plus merveilleuse si on s'alignait de cette manière-là. Il y a probablement des choses dans le Plan qui veulent nous conduire vers là, mais il y a aussi des engagements et des choses concrètes à faire.

3680 Vous avez parlé d'une maison de la culture et vous avez parlé de la Maison du bon temps. Pouvez-vous éclairer rapidement la Commission là-dessus, qu'est-ce que la Maison du bon temps et est-ce qu'il lui manque quelque chose pour être une maison de la culture?

Mme LOUISE CREVIER:

3685 C'est que la Maison de la culture à Rivière-des-Prairies nous donne quelques activités, mais elle est petite. D'ailleurs, dans une des présentations nous...

LE PRÉSIDENT:

3690 On a vu une photo.

Mme LOUISE CREVIER:

3695 ... nous l'avons vue hier soir. Mais nous aimerions que ce soit plus grand. Nous devons nous rabattre sur le Collège Marie-Victorin pour l'auditorium. Mais depuis quatre-vingt-deux (82) on nous parle qu'il va y avoir une maison de la culture. Alors il y a un petit centre communautaire qui est même petit, et pour nos jeunes, nos adolescents, ça aussi, il manque une salle où soit les gens de ma génération on puisse aller voir des spectacles ou nos adolescents aussi. Et ça a été soulevé ça il y a quelques semaines dans L'Informateur. Il y a eu une consultation auprès de nos jeunes et c'est ce qui manque à Rivière-des-Prairies.

3700 Et un des éléments aussi, c'est le transport en commun. Alors dans cette ville merveilleuse qu'on nous propose, bien, on doit regarder ce côté-là aussi.

LE PRÉSIDENT:

3705

Très bien, Madame.

Mme LOUISE CREVIER:

3710

D'autres questions?

LE PRÉSIDENT:

3715

Je me tourne vers ma collègue. Ça va?

Mme LOUISE CREVIER:

Je suis une amoureuse de ma ville.

3720

LE PRÉSIDENT:

On voit ça. Madame Chauvin, rapidement, monsieur Beauchamp ensuite.

Mme CATHERINE CHAUVIN, COMMISSAIRE:

3725

C'est une simple curiosité. C'est que vous avez dit que vous êtes résidente de Rivière-des-Prairies et que vous utilisez les services de Montréal-Nord, en tout cas assez fréquemment. Est-ce que c'est pour une raison de proximité physique par rapport à Montréal-Nord?

3730

Mme LOUISE CREVIER:

La proximité, mais je fais partie de l'AREQ de Montréal-Nord.

LE PRÉSIDENT:

3735

Pouvez-vous vous approcher du micro, Madame Crevier?

Mme LOUISE CREVIER:

3740

Je fais partie de l'AREQ de Montréal-Nord. C'est l'Association des retraités de l'enseignement du Québec. Alors beaucoup d'activités sont à Montréal-Nord et ce sont les deux (2) secteurs. C'est-à-dire que les enseignants qui demeurent soit à Rivière-des-Prairies ou à Montréal-Nord font partie de l'AREQ de Montréal-Nord. Alors je viens pour cette association-là et je viens aussi également pour voir des spectacles parfois dans Montréal-Nord ou aussi des cours de danse. Alors ça fait des années que j'utilise soit une salle de ballet ou une salle d'école pour danser ou pour des activités.

3745

Alors tout ce qui est activités artistiques ou même d'exercice, je n'utilise pas Rivière-des-Prairies, j'utilise Montréal-Nord.

3750

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Monsieur Beauchamp?

3755

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Quand vous allez dans un espace vert, où allez-vous?

Mme LOUISE CREVIER:

3760

Au parc de la Visitation, Monsieur.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

3765

Et ça vous laisse jalouse de Toronto, d'Ottawa?

Mme LOUISE CREVIER:

C'est-à-dire que j'aimerais avoir la même chose à Rivière-des-Prairies.

3770

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

Vous n'avez pas d'accès à la...

3775

Mme LOUISE CREVIER:

Ce n'est pas la même chose. Je prends une marche, je ne me sens pas en sécurité près du boulevard Gouin. Tandis que lorsque nous marchons, nous prenons la piste pour les piétons dans le parc de la Visitation, nous sommes près de l'eau, il y a un boisé et, Monsieur, on dirait qu'il n'y a pas de ville, il n'y a pas de boulevard Henri-Bourassa près de vous. C'est magnifique.

3780

J'ai essayé quelques fois de faire la même chose sur le boulevard Gouin, moi, je demeure à la hauteur comme Armand-Bombardier, je ne me sens pas en sécurité, Monsieur. Tandis que là-bas le jour, c'est sûr que je n'y vais pas seule, mais il y a quelque chose qui est merveilleux. C'est sûr. Ça manque à Toronto et à Ottawa. Mais on pourrait, il y a place à l'amélioration.

3785

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, COMMISSAIRE:

3790

Très bien. Merci.

LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, Madame Crevier.

3795

Mme LOUISE CREVIER:

C'est moi qui vous remercie de m'avoir entendue.

3800

LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

Monsieur Paul De Bané. Rebonsoir Monsieur de Bané. Alors nous vous écoutons.

3805

M. PAUL DE BANÉ:

Premièrement j'irai dans l'intérêt de l'assemblée. Actuellement à Montréal, c'est le gouvernement du Québec qui finance à cent pour cent (100%) le... ça s'est fait dans le temps de Doré, il n'était pas au courant des conséquences, l'inspection alimentaire.

3810

La plupart des fruits actuellement sur le marché dans des présentoirs non réfrigérés, sont irradiés nucléairement et aucun fruit n'est autorisé au Canada.

3815

Je n'épiloguerai pas longtemps. Ceux qui désirent avoir quelque documentation, j'en ai ici pour le nombre que j'ai.

Je tombe tout de suite dans une remarque concernant monsieur Sainte-Marie. Est-ce que c'est monsieur Sainte-Marie ici?

3820

LE PRÉSIDENT:

Vous vous adressez à la Commission, Monsieur...

3825

M. PAUL DE BANÉ:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

3830

... et le sujet, ce n'est pas les personnes, c'est le Plan d'urbanisme.

M. PAUL DE BANÉ:

3835

Bien là, ça veut dire j'ai des éloges à faire à monsieur Sainte-Marie.

LE PRÉSIDENT:

3840

Parfait.

M. PAUL DE BANÉ:

3845

C'est un homme honnête, compétent, il transpire disons le bon... il transpire le bon fonctionnaire. Mais je m'inscris complètement en faux de son appréciation -- bien, nul n'est parfait -- folklorique de dire: à chaque arrondissement, de voir poétiquement, ces feux de signalisation. Moi, je ne vois pas ça. Il faut, à un moment donné, des gestes d'autorité. Lorsqu'on circule en automobile, on va à une certaine vitesse, c'est tellement beaucoup plus sain... d'ailleurs, on a juste à suivre l'exemple, il faut leur donner ça au moins au ministère des Transports, si on voyage sur des centaines de milles, on sait toujours que la voie de sortie sera toujours faite de la même façon, tout fonctionne harmonieusement.

3850

3855

Alors c'est important de voir, pour la ville de Montréal, pour la couronne, et je dirais même pour toute la province de Québec, ça ferait un plus fantastique pour les gens qui viennent nous voir, qu'il y a quelque chose d'homogène, il y a quelque chose de sérieux, il y a... et tout le monde, disons, en sera gagnant. Donc, ça c'est important. Sinon, ça a des conséquences, des malheureuses conséquences.

3860

J'irais d'une suggestion très importante. Vous avez des caisses populaires ici, vous avez des banques. Ces gens-là sont des bons citoyens. Je crois qu'ils accepteraient une boîte en plexiglass, transparente, identifiée dans les deux (2) langues: suggestions à ma ville. Je trouve c'est bien. C'est sûr que la balance appartient à la bonne volonté. Si on ne veut pas faire un suivi sérieux, il n'y aura pas de suivi sérieux. Mais s'il y a un suivi sérieux, beaucoup de choses peuvent être changées.

3865

Je crois que le Plan d'urbanisme doit voir très large, et qu'il le voie au niveau de la sécurité des abribus. S'il y a lieu à un moment donné que les annonces qui cachent la vision pour l'automobiliste, qui mettent en danger le piéton, bien que ce soit vu avec tous les paliers. La Régie de l'assurance automobile doit assumer une collaboration financière.

3870

Et j'irai d'un dernier point simplement qui me revient, chez nous on est dans une province qui a beaucoup d'électricité. Pourquoi on est mesquin? Est-ce qu'on veut des accidents? C'est pas la ville de Montréal ni le Plan d'urbanisme qui sont en cause, c'est le ministère des Transports.

Pourquoi qu'il n'éclaire pas les grands panneaux verts qui sont éclairés en Ontario avec des néons? Pourquoi chez nous ce n'est pas éclairé?

3875

Alors sur ce, je tiens à vous remercier beaucoup pour la participation démocratique.

LE PRÉSIDENT:

3880

Merci beaucoup à vous, Monsieur de Bané.

Alors Mesdames, Messieurs, c'est la fin de la rencontre de ce soir, la quatrième d'une dizaine qu'on tiendra, sans compter celles des vingt et un (21) et vingt-deux (22) juin.

3885

Et précisément, parlant de ces dates-là, ceux d'entre vous qui auraient l'intention de présenter un mémoire le vingt et un (21) ou le vingt-deux (22) juin, tout d'abord vous devez vous inscrire d'avance, et vous pouvez le faire en communiquant avec l'Office, et les commissaires souhaitent, évidemment, pouvoir prendre connaissance de votre mémoire avant les séances pour pouvoir vous poser des questions, être mieux préparés. Alors nous vous demandons de le faire parvenir à l'Office d'ici le lundi quatorze (14) juin, seize heures (16h00), idéalement en dix (10) exemplaires papier et en format électronique, donc CD ou disquettes, quelque chose comme ça.

3890

Alors à tous, merci infiniment de votre présence ce soir. Ma tâche a été facile parce que vous avez été un auditoire tout à fait respectueux et collaborateur. Et merci également à l'équipe de Montréal, aux gens de l'arrondissement et à mes collègues. À bientôt.

3895

FIN DE LA SÉANCE

=====

3900

Je, soussignée, **DONALD DUFOUR**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

3905

ET J'AI SIGNÉ:

DONALD DUFOUR, s.o.

3910