

**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 5**

Séance tenue le 31 mai, à 19 h  
Église Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle  
2525, boul. Pie IX  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 31 MAI 2004 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PRÉSENTATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL PIERRE SAINTE-MARIE, STÉPHANE CONANT .....	3
REPRISE DE LA SÉANCE .....	16
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
NORMAND ROBERT .....	16
DANIEL VANIER .....	23
ANDRÉ RIOUX.....	34
FERNAND GASCON .....	40
CLAUDETTE BLAIS.....	46
LÉON BOSSÉ .....	50
LUC BEAUCHEMIN .....	54
REPRISE DE LA SÉANCE .....	59
PIERRE BRISSET .....	59
PHILIPPE CÔTÉ .....	65
RÉAL BERGERON.....	69
RENÉE MARTIN .....	73
GILLES BEAUDRY.....	80
SERGE PAIEMENT .....	85
LILIANE DUPOND.....	90
NORMAND ROBERT .....	97
DANIEL VANIER .....	104
PHILIPPE CÔTÉ .....	112
COMMENTAIRES :	
PHILIPPE CÔTÉ .....	115
LILIANE DUPOND.....	119
DANIEL VANIER .....	120

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, messieurs, bonsoir! Bienvenue 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. Les commissaires qui m'accompagnent sont madame Catherine Chauvin et monsieur André Beauchamp.

10 À la table à notre droite, vous voyez madame Michèle Bertrand et monsieur Stéphane Doré qui sont les analystes de la commission. Nous serons également secondés par madame Espach, monsieur Cardinal et monsieur Lévêque à la table d'accueil située à l'entrée de la salle.

15 L'assemblée de ce soir est enregistrée. Madame Maisonneuve est la sténotypiste et monsieur Lamontagne s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public avec le reste de la documentation. Et je signale aussi la présence de deux interprètes à l'intention de personnes qui ont besoin d'interprétation.

20 À la table à notre gauche, 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 est monsieur Pierre Sainte-Marie, urbaniste du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Il est secondé ce soir par monsieur Stéphane Conant et monsieur Jean-François Morin du même service. Et je signale la présence dans la salle d'autres personnes des services de la Ville qui pourraient être appelées à 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 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.

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

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

55 Pour cette consultation donc sur le Plan d'urbanisme, nous avons prévu au moins dix séances comme celle-ci, qui sont principalement destinées à informer les citoyens. Donc, après la présentation qui sera faite 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.

60 Nous aurons aussi des séances plénières le 21 et le 22 juin dans l'après-midi et en soirée, exclusivement pour recevoir les opinions des personnes et des organismes qui souhaitent prendre un peu 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.

65 Pour poser des questions, il faut donner son nom à la table d'accueil et 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 leur opinion ou de leurs préoccupations et je vous donnerai les détails là-dessus plus tard.

70 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 rapport public, et les personnes intéressées à le recevoir pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil.

75 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.

80 Ma tâche principale ce soir est de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous de bien se renseigner. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein où les échanges se font dans le respect mutuel et la courtoisie. Je ne permettrai donc ni manifestation d'approbation ou de désapprobation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoire, ni attitude méprisante. Et aux personnes qui ont un téléphone cellulaire, je demande de l'éteindre ou de le mettre en mode silencieux.

85 Alors, j'invite maintenant Pierre Sainte-Marie à vous présenter la proposition de Plan d'urbanisme révisé.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

90 Merci, monsieur le président. Bonsoir! Bonsoir, madame Chauvin! Bonsoir, monsieur  
Beauchamp! Mesdames, messieurs, bonsoir!

95 Qu'est-ce que le Plan d'urbanisme? Le Plan d'urbanisme est un instrument qui est requis  
par la loi et qui est adopté par le conseil municipal. Le conseil municipal de l'ensemble de la Ville.  
Il comprend la vision d'aménagement et de développement du territoire de la Ville justement et  
plus spécifiquement, de façon obligatoire, des objectifs et des orientations, de même que  
différentes mesures de mise en oeuvre de nature réglementaire ou autres.

100 Vous pouvez, au-delà de la présentation évidemment de ce soir et du résumé qui vous est  
distribué, également consulter le site Internet si vous voulez avoir une vision plus complète du  
contenu du Plan d'urbanisme.

105 L'élaboration du plan a commencé avec le Sommet de Montréal qui s'est tenu en juin 2002  
et se poursuivra de façon à ce que le conseil municipal, conformément aux exigences de la loi,  
adopte le Plan d'urbanisme d'ici la fin de la présente année, la fin de 2004.

110 Un des principaux consensus du Sommet de Montréal est justement de faire du Plan  
d'urbanisme le document de référence en matière d'intervention sur le territoire. Il s'agit donc, à la  
fois pour les élus qui étaient présents au Sommet et pour l'ensemble des représentants de la  
société montréalaise, il s'agit donc beaucoup plus que d'une simple obligation juridique mais,  
effectivement, d'un outil qui doit contribuer à construire le Montréal de demain.

115 L'élaboration du Plan d'urbanisme s'est faite en fonction d'une approche adaptée à la  
nouvelle réalité montréalaise qui vise l'équilibre entre le traitement des enjeux panmontréalais et la  
mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des 27 arrondissements.

120 La table des matières du document reflète cette recherche d'équilibre. En particulier, on  
voit que la partie 1 correspond aux éléments panmontréalais. La partie 2 présente les documents  
d'arrondissement, c'est-à-dire une série de documents spécifiques à chacun des 27  
arrondissements, et enfin, la troisième partie correspond aux documents complémentaires qui  
présentent des règles et des critères spécifiques qui doivent être intégrés dans la réglementation  
de zonage adoptée par les arrondissements. D'ailleurs, cette réglementation de zonage devra  
être conforme à l'ensemble du Plan d'urbanisme.

125 Le Plan d'urbanisme est fondé sur le parti d'aménagement qui lui-même découle de la  
philosophie du développement durable. Il s'agit donc en particulier de favoriser la consolidation sur  
le territoire des secteurs déjà desservis en infrastructures de transport, en infrastructures  
d'aqueduc et d'égouts, de faire en sorte donc que le développement se fasse d'abord dans les  
secteurs où il est déjà amorcé.

130 Le transport collectif qui comprend le train de banlieue, le métro, les autobus, le taxi aussi, est vu vraiment comme le moyen de transport d'avenir de Montréal. Et l'ensemble du Plan d'urbanisme vise donc à favoriser un usage croissant du transport collectif.

135 Enfin, la qualité de l'architecture et du design urbain est centrale quant à l'avenir de Montréal et s'intègre également dans la vision de développement durable.

140 Le territoire de Montréal est très largement construit et les territoires qui apparaissent en beige sur la carte correspondent à des secteurs établis, des secteurs pour lesquels donc la Ville dans son Plan d'urbanisme vise essentiellement une continuité. Il ne s'agit pas de fixer, de figer ces secteurs, d'empêcher leur évolution, mais bien de s'assurer que cette évolution se fasse dans le maintien des caractéristiques existantes, tant au niveau du bâti que des activités qui sont présentes.

145 À l'inverse, les secteurs qui apparaissent en bourgogne sont des secteurs à transformer, qui correspondent à des secteurs souvent sous-utilisés, des secteurs industriels dans bien des cas. Par exemple, les abords de la voie ferrée du CP et en particulier la cour de triage Outremont, le secteur du technoparc près du pont Champlain, les secteurs ici industriels de l'est de Montréal, le secteur Dickson, le secteur d'entrée de ville du pont Jacques-Cartier, et aussi les abords des Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est.

150 Les secteurs bleu marine correspondent à des secteurs qui sont très largement vacants, des secteurs à construire donc où la Ville entend donc soutenir le développement dans les années à venir. Pensons, par exemple, aux abords du boulevard Forget et du boulevard Bourget, au secteur voisin de l'Hôpital Louis-Hippolyte Lafontaine et également de plusieurs grands sites dans le nord-est de l'île.

160 Mentionnons – je ne sais pas si c'est vraiment très visible – le fait que la zone agricole qui existe à Montréal, ici dans l'ouest de l'Île Bizard et aussi à Senneville et à Sainte-Anne-de-Bellevue, est confirmée par le Plan d'urbanisme, toujours dans l'esprit de consolider le développement là où il est déjà amorcé et également dans le but de maintenir un ensemble de caractéristiques qui contribuent à l'identité de Montréal, y compris donc le caractère champêtre de ces secteurs.

165 Le parti d'aménagement se décline en sept orientations qui portent sur la qualité des milieux de vie: le transport; le développement du centre et des secteurs d'emplois; la qualité du paysage urbain et de l'architecture; la valorisation du patrimoine bâti archéologique et naturel; et la qualité de l'environnement.

170 On va maintenant regarder chacune de ces orientations de façon plus spécifique. La qualité des milieux de vie est évidemment très importante puisque les Montréalais habitent d'abord dans leur ville et le premier objectif est d'améliorer justement la qualité des milieux de vie existants.

175 En particulier, la Ville entend intervenir de façon prioritaire dans les secteurs qui sont  
identifiés ici en couleur orangée, secteurs qui ont été identifiés en fonction d'une série  
d'indicateurs socio-économiques. La Ville aura donc une approche intégrée dans ces secteurs qui  
touchera non seulement la rénovation des bâtiments, mais également la qualité des parcs, la  
qualité des équipements communautaires, la revitalisation des rues commerciales; bref,  
l'ensemble de ce qui constitue un secteur résidentiel intéressant.

180 La Ville entend également favoriser dans les dix ans suivant l'adoption du Plan  
d'urbanisme un total de 60 à 75 000 logements sur le territoire de Montréal. Il s'agira d'une part de  
marché de 40 à 50 % par rapport à l'ensemble de la région métropolitaine, ce qui se veut un  
objectif à la fois ambitieux mais réaliste puisque, depuis plusieurs décennies, la Ville de Montréal  
185 n'a pas réussi sur plusieurs années à maintenir une telle proportion de constructions sur son  
territoire.

190 Par rapport au transport, l'objectif principal du Plan d'urbanisme est que les infrastructures  
de transport contribuent au milieu urbain, à la consolidation du milieu urbain et qu'elles ne soient  
pas finalement des corps étrangers qui sont parachutés et qui viennent déstructurer la ville.

195 On l'a dit, le transport collectif est vraiment le mode de transport qui est favorisé. On vise  
d'abord à assurer la réhabilitation des infrastructures de transport existantes. Vous savez que le  
métro, simplement pour maintenir le niveau d'utilisation actuel, requerra des investissements de  
plusieurs centaines de millions de dollars.

200 Par ailleurs, on propose aussi différentes améliorations au réseau de transport collectif.  
Par exemple, le prolongement du métro de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries  
d'Anjou, de même le prolongement du métro de la station Côte Vertu jusqu'à l'actuelle gare de  
train de Bois Franc.

205 On visera aussi de faire en sorte que les lignes de train de banlieue, qui souvent ont été  
conçues plus en fonction des gens qui habitent à l'extérieur de Montréal, que ces lignes de train  
de banlieue servent également la population montréalaise, entre autres en implantant un certain  
nombre de gares, par exemple ici à la rue Chabanel ou ici à Côte-Saint-Luc, qui vont permettre  
d'accroître nécessairement le niveau de service de la population environnante.

210 Il y a également des mesures préférentielles qui sont prévues pour les autobus. Il y a,  
bien sûr, la voie réservée du boulevard Pie IX qui va être remise en place sous peu. Il y a  
également une série de mesures préférentielles qui sont à l'étude sur la rue Notre-Dame, sur la  
rue Sherbrooke Est, sur le boulevard Saint-Michel, le boulevard Rosemont et la rue Beaubien.

215 Dans l'axe des boulevards Bourget et Forget, le nuage correspond en fait à -- et là, à  
cause du tracé qui n'est pas encore défini de façon précise, mais une fois le lien réalisé, on  
prévoit également que des mesures préférentielles de transport collectif seront implantées.

220 Il est démontré que les gens qui habitent ou qui travaillent à côté d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue ont beaucoup plus tendance à utiliser le transport collectif qu'autrement. C'est pourquoi l'ensemble des stations de métro, des abords des stations de métro a été étudié pour voir lesquelles offraient un potentiel de développement, d'intensification du développement.

225 Et, donc, les stations de métro et les gares qui sont marquées d'un soleil jaune sur la carte sont celles qui justement feront l'objet d'une intensification, d'une densification du développement dans les années à venir.

230 Pensons, par exemple, aux abords des stations Namur et de la Savanne, ici, près de l'Hippodrome où, malgré la présence du métro depuis plus de 20 ans, le niveau de développement n'est vraiment pas à la hauteur de l'infrastructure qui est présente.

On prévoit donc une intensification du développement dans le corridor du prolongement du métro vers le boulevard des Galeries d'Anjou, de même qu'une intensification du développement autour des stations de métro Honoré-Beaugrand, Radisson et l'Assomption.

235 Malgré l'importance accordée au transport collectif, des interventions sont tout de même requises pour améliorer le réseau de voirie, le réseau routier, particulièrement en ce qui a trait à la desserte des secteurs d'emplois. On vise donc 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, non pas sur le bord de l'eau mais bien au fond du terrain de façon justement à libérer le bord de l'eau pour des activités de loisir.

245 On vise également, comme je le mentionnais, le raccordement ou la création d'un lien nord-sud dans l'axe des boulevards Bourget et Forget, de même éventuellement que le prolongement potentiel qui est à l'étude par le ministère des Transports de l'autoroute 25 vers Laval. On s'entend qu'il s'agit là d'un projet du ministère des Transports qui est à l'étude, sur lequel, en fait, la Ville de Montréal n'a pas encore pris position.

250 Le vélo est vu comme un mode de transport à part entière et le Plan d'urbanisme propose donc de compléter l'armature de voies cyclables tout autour de l'île de Montréal, autour de l'île Bizard, autour de l'île des Soeurs également, et d'aménager un certain nombre de liens nord-sud supplémentaires. Par exemple, ici, à partir du ruisseau De Montigny vers le sud vers le boulevard des Galeries d'Anjou et éventuellement jusqu'à la rue Notre-Dame, et également de prolonger la voie de la rue Saint-Zotique justement jusqu'à cette voie nord-sud. À cette armature générale se grefferont une série de voies cyclables plus locales qui sont du ressort des arrondissements.

255 Mentionnons également la navette fluviale ici entre Montréal et les îles de Boucherville qui permet donc un accès à cet important espace de loisir.

260 Le transport des marchandises joue un rôle important à Montréal et c'est pourquoi le Plan d'urbanisme entend confirmer plusieurs des infrastructures liées au transport des marchandises.



Le port, d'abord, qu'on voit ici en bleu, de même que plusieurs voies ferroviaires. Remarquons toutefois que la cour d'Outremont n'est pas confirmée par le Plan d'urbanisme puisqu'au contraire, on y prévoit une vocation résidentielle.

265 On prévoit également, dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement couvrant l'ensemble de la région métropolitaine, que la possibilité de développer à l'extérieur de l'île de Montréal des infrastructures de transport des marchandises sera examinée.

270 Le développement du Centre s'inscrit parfaitement dans la vision de développement durable, puisque le Centre est de loin le secteur le mieux desservi en transport collectif et qu'il représente également un potentiel de développement extrêmement important à cause des terrains vacants et des stationnements qu'on y trouve.

275 La Ville entend donc favoriser le développement au centre des activités qui lui donnent sa vocation métropolitaine, nationale et internationale, c'est-à-dire les activités d'affaires, le commerce, les activités touristiques, institutionnelles et culturelles.

280 Le plan prévoit également accroître le dynamisme résidentiel du Centre. Vous savez que depuis une dizaine d'années, le potentiel résidentiel s'affirme dans le Centre de Montréal. L'idée, c'est de poursuivre et d'accentuer cette tendance. Entre autres, en favorisant justement le développement sur les terrains vacants, ce qui contribuera à renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre de Montréal.

285 L'économie de Montréal est diversifiée et les secteurs où se concentrent des emplois le sont également, ce qui est une richesse pour Montréal. Et le Plan d'urbanisme entend donc confirmer cette richesse dans les années à venir en favorisant notamment une intensification du nombre d'emplois dans les secteurs qui sont pour l'instant inadéquatement desservis en matière d'accessibilité.

290 Pensons, par exemple – on en a parlé déjà à quelques reprises – du secteur Bourget-Forget. Pensons également au secteur Dickson dont l'accessibilité évidemment sera grandement améliorée à la suite des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame. Et il en va de même évidemment pour le secteur l'Assomption.

295 On prévoit autour du Centre favoriser une diversité d'activités économiques, c'est-à-dire des activités qui seront non seulement industrielles, mais qui contribueront à fournir des emplois aux résidents des secteurs environnants.

300 Les taches turquoise correspondent au secteur institutionnel qui représente une part importante de l'emploi à Montréal et que le Plan d'urbanisme évidemment entend soutenir.

La qualité du paysage urbain et de l'architecture est au coeur du Plan d'urbanisme. La Ville entend d'abord mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires de Montréal. Il s'agit, par exemple, de protéger certaines vues vers le mont Royal,

305 des vues souvent dans l'axe des rues qui correspondent aux flèches noires qu'on voit sur la carte. Donc, par exemple, à partir de la rue Sherbrooke Est ou de la rue Mont-Royal ou même de la rue William-Tremblay. Et de protéger également certaines vues depuis le mont Royal, non seulement vers le sud mais également vers le nord, ou certaines vues vers le mont Royal, par exemple ici du Vieux-Port.

310 Un élément important de l'identité de Montréal est sa proximité avec l'eau et les liens qu'elle doit développer justement avec les berges qui l'entourent. Le parcours riverain correspond donc à l'ensemble des voies qui font le tour de l'île de Montréal, c'est-à-dire le boulevard Gouin, la rue Notre-Dame, le boulevard LaSalle, le chemin du Bord du Lac, de même le pourtour de l'île  
315 Bizard et de l'Île des Soeurs.

En fait, avec le concept de parcours riverain, on rejoint plusieurs objectifs. Un objectif symbolique d'abord d'unité de Montréal, un objectif de protection et de mise en valeur des éléments patrimoniaux de patrimoine naturel, par exemple, au niveau des berges, et de  
320 patrimoine bâti, souvent de bâti ancien et traditionnel, mais également de bâti de type industriel qu'on retrouve, par exemple, aux abords de la rue Notre-Dame dans le port et qui correspondent nécessairement à la présence du fleuve.

Un autre objectif qui est recherché par le concept de parcours riverain se situe au niveau  
325 de la qualité de l'environnement, puisqu'évidemment on visera à renaturaliser les berges, à protéger les vues vers l'eau et également à accroître la qualité de l'eau tout autour de Montréal.

La Trame verte de Montréal est un autre élément identitaire que le plan entend protéger et mettre en valeur. Il s'agit donc de confirmer les parcs existants, les parcs en rive qui s'inscrivent  
330 finalement dans le parcours riverain, mais également les grands parcs comme le parc Maisonneuve, le parc Jean-Drapeau, le parc du Mont-Royal.

Il y a également les cimetières qui apparaissent de façon peut-être pâle mais qui sont importants aussi: le Cimetière de l'Est, le Repos Saint-François d'Assise, également le Cimetière  
335 Hawthorne Dale à Pointe-aux-Trembles.

Il y a également des golfs qui existent, qui apparaissent ici en vert plus foncé. Les golfs aménagés sur certains sites, qui représentent finalement le meilleur usage pour ce site-là, sont effectivement confirmés par le Plan d'urbanisme.

340 Montréal a la chance d'être une île et l'image de la ville est donc en partie fonction de celle de ses entrées, de celles que l'on perçoit quand on arrive à Montréal. Et donc l'ensemble des ponts routiers apparaissent ici en couleur rouge. Les ponts ferroviaires sont là en couleur noir. Il s'agit donc dans chaque cas de viser à améliorer l'entrée de ville donc, par exemple, à partir de  
345 l'autoroute 40, de la rue Sherbrooke, du tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine ou du pont Jacques-Cartier.

350 La Ville entend favoriser une architecture de qualité, notamment par la révision des projets par des comités d'experts et également par la mise en place de différentes lignes directrices qui sont présentement en voie d'être définies dans le cadre d'une entente entre la Ville et les grandes universités.

355 La valorisation de l'espace public est importante, particulièrement là où se trouvent des piétons. Les piétons doivent être non seulement en sécurité mais également à l'aise dans les lieux publics sur les trottoirs. Et on vise des secteurs où présentement ce n'est pas nécessairement le cas, par exemple, les abords des Galeries d'Anjou et la rue Jean-Talon Est à Saint-Léonard.

360 De même, la Ville entend assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport au paysage urbain, qu'il s'agisse à nouveau de la rue Sherbrooke Est ou des autoroutes comme l'autoroute 40 ou l'autoroute Décarie.

365 L'orientation suivante porte sur la valorisation du patrimoine bâti archéologique et naturel. Le Plan d'urbanisme conçoit le patrimoine bâti, non seulement comme comprenant les immeubles très anciens ou monumentaux mais également les immeubles modernes comme le Stade olympique et son mât, de même que les secteurs plus vernaculaires, plus quotidiens, comme la Cité Jardins.

370 On voit ici l'ensemble des secteurs qui sont protégés par le Plan d'urbanisme au niveau du patrimoine bâti. Ça comprend donc évidemment plusieurs éléments du parcours riverain et l'ensemble des anciens noyaux villageois, qu'il s'agisse de celui de Rivière-des-Prairies, du Vieux-Pointe-aux-Trembles, des abords de l'église à Saint-Léonard, etc. Mentionnons également qu'une bonne partie de Maisonneuve et d'Hochelaga sont confirmés comme secteurs patrimoniaux. Ils feront donc l'objet de mesures particulières, comme d'ailleurs c'est déjà largement le cas.

375 On l'a mentionné, le territoire de Montréal est déjà très largement construit. C'est pourquoi les éléments naturels qui demeurent sont d'autant plus précieux. On vise donc dans les années à venir protéger les milieux humides, les berges, les milieux boisés et les protéger tout en accommodant bien sûr le développement. Ça se fera en particulier dans les 10 écoterritoires qui apparaissent sur la carte, ces écoterritoires qui font l'objet d'une Politique de mise en valeur qui, elle-même, a été soumise comme telle à une consultation publique récemment.

385 Les secteurs donc qui correspondent aux écoterritoires comprennent les abords du ruisseau Bertrand, les abords des rapides du Cheval blanc, une bonne partie de l'île Bizard et ici du nord-ouest de l'île, les rapides de Lachine, le mont Royal, les berges du ruisseau De Montigny, de même que tout le secteur nord-est de l'île.

390 On s'entend bien, il ne s'agit pas pour tous ces secteurs que la ville acquière l'ensemble des terrains pour en faire des parcs, mais bien que le développement qui se fera dans ces secteurs se fasse en s'assurant du maintien et de la mise en valeur de l'ensemble des éléments naturels d'intérêt.

395 La dernière orientation porte sur la qualité de l'environnement. On vise donc, par exemple, à contribuer à la réduction des émissions de polluants atmosphériques en soutenant, comme on l'a dit, un usage accru du transport collectif.

400 On entend également s'assurer que les nuisances générées par différentes activités urbaines, par exemple les autoroutes, où les grandes voies de circulation sont justement minimisées et qu'on assure un aménagement adéquat dans les secteurs de contrainte.

405 Les secteurs de contrainte, qu'est-ce que c'est? Ce sont les abords des carrières, par exemple la Carrière Lafarge qui existe à la limite de Montréal-Est et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Et également de réduire l'impact des lignes de transport d'électricité, par exemple en examinant la possibilité d'enfouir, de mettre en souterrain la ligne de transport électrique qui traverse présentement le stationnement des Galeries d'Anjou et qui nuisent au développement optimal de ce secteur.

410 Voici la Carrière Lafarge et voici également d'anciennes carrières qui sont maintenant utilisées à d'autres fins, mais qui présentent toujours des contraintes de développement.

415 Le Plan d'urbanisme est un contrat social quant à la vision d'avenir de la Ville. Sa mise en oeuvre fera l'objet d'un bilan annuel qui sera discuté publiquement par une commission du conseil. Les citoyens pourront donc venir expliquer leur point de vue quant aux priorités de mise en oeuvre du plan dans l'année qui suit et venir également faire part de leur opinion quant aux éléments qui auront été réalisés dans l'année ou les années précédentes.

420 Comment se fera la mise en oeuvre du plan? D'abord, par la mise en place de différents paramètres réglementaires qui encadreront les règlements de zonage des arrondissements, paramètres réglementaires portant, par exemple, sur l'affectation du sol, c'est-à-dire la définition pour chaque secteur de Montréal des catégories d'usages qui sont possibles.

425 Par exemple, on voit sur la carte, en beige, les secteurs qui correspondent aux secteurs résidentiels où donc sont permis l'habitation, les équipements collectifs, les parcs, les commerces locaux.

Les secteurs en rose saumonné correspondent aux secteurs d'emploi où les nuisances générées par les entreprises qui s'y trouvent, des entreprises industrielles largement, font en sorte que l'habitation ne sera pas autorisée dans le secteur.

430 À l'inverse, dans les secteurs en orange, on visera à la fois à développer l'habitation et différentes activités d'emplois qui se marient justement avec les activités résidentielles. Alors, cette affectation mixte couvre le centre-ville mais également des secteurs comme les abords des Galeries d'Anjou et du futur terminus du métro.

435 Parmi les paramètres réglementaires, on retrouve également des limites quant à la densité de construction. Les couleurs les plus foncées correspondent aux densités les plus fortes; les couleurs les plus pâles évidemment aux densités les plus faibles. On remarque donc que la densité la plus forte se trouve au centre-ville. Que le Centre de l'île qui est desservi par le métro a grosso modo une densité moyenne.

440 D'autres façons de mettre en oeuvre le Plan d'urbanisme, des investissements. Des investissements dans les infrastructures, les infrastructures de transport, les infrastructures d'aqueduc et d'égouts également, de même que différents programmes, des programmes de soutien, par exemple, à l'intensification du développement autour des stations de métro, de  
445 même des programmes de soutien à la réhabilitation des sites contaminés ou à la mise en valeur des écoterritoires.

Évidemment, la mise en oeuvre du plan ne se fera pas entièrement par la Ville de Montréal, la Ville de Montréal entend assurer un rôle de leader dans la mise en oeuvre du plan,  
450 mais la réalisation du plan se fera grâce à une multiplicité de partenaires. Au premier chef, bien sûr, les gouvernements du Québec et du Canada, mais également différents partenaires associatifs et l'ensemble des citoyens.

Le plan annonce la planification détaillée de 26 secteurs stratégiques qui chacun  
455 correspondent à une problématique d'aménagement particulièrement complexe. Mon collègue Stéphane Conant va donc à l'instant vous décrire de façon plus précise ce qui est entrevu dans le Plan d'urbanisme par rapport à quatre de ces secteurs.

**M. STÉPHANE CONANT :**

460 Bonsoir, mesdames et messieurs! Il me fait plaisir de vous présenter les principales orientations de quelques-uns de ces secteurs de planification détaillée qui sont situés à proximité du lieu de notre rencontre de ce soir. Donc, on va regarder un peu plus en détail, dans un premier temps, le Complexe olympique et le Village olympique; le secteur des Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est; le secteur Bourget-Rodolphe-Forget; et, finalement, la rue Notre-Dame Est.

Alors, un premier secteur, Bourget-Forget. Donc, un secteur qui est localisé à la limite de trois arrondissements. Donc, l'arrondissement d'Anjou, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et  
470 Montréal-Est.

Donc, pour vous situer, on reconnaît ici les installations de la Carrière Lafarge à proximité de la rue Sherbrooke Est. On reconnaît ensuite l'avenue Georges V, la rue Notre-Dame ici au  
475 sud, la rue Sherbrooke Est, bien entendu, et plus au nord, on retrouve l'autoroute 40 à proximité du parc industriel d'Anjou, le golf d'Anjou, le parc-nature d'Anjou qui est présentement non aménagé et, finalement, le boulevard Henri-Bourassa, ainsi qu'une partie du boulevard Rodolphe-Forget.

480           Donc, ce secteur est caractérisé par de vastes terrains vacants, à vocation  
principalement industrielle, des terrains qui, dans certains cas, cohabitent en relative proximité  
avec l'habitation, comme c'est le cas aux abords de la Carrière Lafarge.

485           Donc, la mise en valeur et le développement de ces terrains requièrent l'aménagement  
d'un lien de circulation nord-sud entre la rue Notre-Dame et le boulevard Henri-Bourassa. Ce lien  
permettra également de mieux desservir les entreprises existantes du secteur, mais aussi de  
désenclaver des secteurs résidentiels et industriels de Rivière-des-Prairies, donc qui comportent  
encore de grands sites à construire, comme on l'a vu au début de la présentation dans les  
secteurs à construire justement.

490           Donc, on peut aussi rappeler à l'effet du désenclavement du secteur de Rivière-des-  
Prairies, que ce désenclavement a été amorcé au début des années 90 avec la réfection du  
boulevard Henri-Bourassa et justement l'aménagement du boulevard Rodolphe-Forget qui vient ici  
s'arrêter au boulevard Henri-Bourassa. Donc, la planification détaillée de l'ensemble de ce  
495           secteur va permettre en quelque sorte d'assurer le parachèvement de ce projet par l'aménagement  
d'un lien nord-sud dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget.

500           Donc, si on regarde les principaux objectifs qui sont poursuivis par la planification détaillée  
de ce secteur, premièrement, mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés du secteur en  
favorisant l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et aussi des entreprises  
respectueuses de l'environnement. On entend, bien entendu, ici une meilleure cohabitation avec  
les milieux résidentiels avoisinants.

505           Une deuxième orientation à l'effet de structurer le développement du secteur en implantant  
un lien routier qui assurera une desserte adéquate pour tous les types de circulation. Que l'on  
pense au transport des marchandises, bien entendu, pour les entreprises du secteur, de même  
que pour les entreprises futures qui viendront s'y installer. Qu'on pense à la circulation automobile,  
au transport collectif dans l'axe nord-sud, de même qu'à la circulation bien entendu des piétons et  
des cyclistes.

510           Et la dernière orientation de ce secteur est à l'effet de mettre en valeur le parc-nature  
d'Anjou et d'assurer son accessibilité.

515           Deuxième secteur de planification détaillée: Complexe et Village olympiques. Donc, on  
reconnait assez facilement sur la photo aérienne les installations du Stade olympique, du Jardin  
botanique, du parc Maisonneuve et les pyramides du Village olympique.

520           Alors, initialement conçu comme un ensemble dédié au sport, le Complexe olympique  
forme maintenant, avec le Jardin botanique et le parc Maisonneuve, un des principaux pôles  
récréotouristiques de Montréal. Ce secteur a toutefois subi d'importantes transformations,  
d'importants changements. Par exemple, la transformation du Vélodrome en Biodôme; l'insertion

du complexe de salles de cinéma StarCité. On envisage aussi le réaménagement de la tour du Stade pour y accueillir des espaces à bureaux.

525           Donc, ces éléments-là font en sorte qu'une réflexion est nécessaire pour assurer un aménagement mieux intégré des différents espaces à construire et à transformer, et aussi pour améliorer l'interface entre l'ensemble du site, l'ensemble de ses composantes du site et les milieux de vie adjacents principalement au sud, mais également à l'ouest.

530           Donc, le plan propose les orientations suivantes pour ce secteur. D'une part: consolider la vocation récréotouristique; mettre en valeur les éléments patrimoniaux, les éléments de patrimoine moderne comme on l'a évoqué tout à l'heure avec le Stade olympique mais, aussi, du patrimoine plus ancien, qu'on pense au pavillon principal du Jardin botanique. Troisième orientation: améliorer l'intégration du site au milieu environnant. Et, finalement, améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes aux abords du site.

535           Le troisième secteur de planification détaillée, celui des Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est. Donc, le secteur s'étend tout le long de la rue Jean-Talon. En fait, à l'extrémité ouest, on retrouve la rue Langelier, le boulevard des Galeries d'Anjou à l'est. Le secteur comprend aussi bien entendu le centre commercial Galeries d'Anjou, mais également l'ensemble du développement résidentiel de forte densité que l'on connaît immédiatement au sud du centre commercial.

540           D'abord aménagées à des fins commerciales avec la construction des Galeries d'Anjou à la fin des années 60, de nouvelles activités ont ensuite été introduites progressivement dans le secteur par l'implantation des tours à bureaux que l'on connaît tous assez bien, principalement aux abords de la rue Jean-Talon mais également en bordure de la 40 et du boulevard des Galeries d'Anjou.

545           Donc, ce secteur, avec l'addition de ces différentes activités, présente aujourd'hui un caractère multifonctionnel, en plus avec l'insertion assez récente de l'activité résidentielle de forte densité, en fait, une fonction qui va pouvoir aussi profiter de la présence éventuelle du métro.

550           Donc, ce secteur, avec l'addition de ces différentes activités, présente aujourd'hui un caractère multifonctionnel, en plus avec l'insertion assez récente de l'activité résidentielle de forte densité, en fait, une fonction qui va pouvoir aussi profiter de la présence éventuelle du métro.

555           Donc, le plan soutient, un peu comme on l'a mentionné tout à l'heure, la création d'un cadre de vie de qualité dans les milieux résidentiels, mais également dans les milieux davantage multifonctionnels. Dans ce cas-là, on préconise la création d'un cadre de vie tant pour les résidents que pour les différents usagers du secteur, d'autant plus que la transformation que l'on connaît pour ce secteur est appelée à se poursuivre au fil des prochaines années.

560           Donc, les orientations générales de planification détaillée pour ce secteur sont donc, d'une part, d'accroître le rôle multifonctionnel du secteur en intensifiant et en diversifiant les activités.

565           De renforcer aussi le caractère urbain du secteur et d'accroître la convivialité pour les piétons. Monsieur Sainte-Marie en a parlé tout à l'heure. Donc, on vise bien entendu améliorer la

qualité de l'aménagement du domaine public, mais aussi une plus grande qualité en termes d'architecture pour les bâtiments qui viendront s'y implanter.

570 Une troisième orientation: favoriser une meilleure desserte en transport collectif, notamment par le prolongement du métro jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou, qui est envisagé à l'intersection de la rue Bélanger.

575 Quatrième et dernier secteur de planification détaillée: la rue Notre-Dame Est qui constitue, bien entendu, l'axe majeur de transport des personnes et des marchandises depuis l'est de Montréal vers le Centre. Pour les fins du secteur de planification détaillée, bien entendu, on retrouve ici la rue Notre-Dame. À l'extrémité est, la rue Dickson, l'ensemble du quartier Hochelaga-Maisonneuve avec le parc Morgan, l'axe de l'avenue Morgan. Et à l'extrémité ouest, le pont Jacques-Cartier et l'avenue de Lorimier.

580 En plus des différents éléments problématiques associés à la circulation dans le secteur, on doit aussi souligner la présence de nombreux sites industriels vétustes ou vacants qui recèlent un important potentiel de développement à des fins économiques et d'emploi. Que l'on pense aux différents terrains qui sont situés dans l'axe du boulevard de l'Assomption, des terrains aussi qui sont disponibles pour des fins mixtes, incluant l'habitation, aux abords du pont Jacques-Cartier et  
585 sur les terrains de Radio-Canada.

Donc, les principaux objectifs poursuivis par la planification détaillée pour ce secteur sont, d'une part, d'améliorer la qualité de vie des milieux limitrophes en atténuant les nuisances associées à la circulation routière et en limitant la circulation de transit, mais aussi en assurant des  
590 liens entre les différents parcs, que ce soit le parc Champêtre, le parc Morgan et le parc Bellerive.

Deuxième orientation: répondre aux besoins du transport des personnes et des marchandises, et améliorer la desserte en transport collectif, non seulement pour les résidents locaux dans les quartiers limitrophes mais également pour les résidents des secteurs situés plus à  
595 l'est.

Troisième point: accroître la sécurité des piétons et des cyclistes en bordure du corridor de la rue Notre-Dame, bien entendu.

600 Quatrième point: améliorer l'image de la rue Notre-Dame, notamment par la construction de certaines têtes d'îlots par des percées visuelles sur le fleuve, comme monsieur Sainte-Marie le mentionnait dans le cadre du parcours riverain. Aussi, par la mise en valeur des activités portuaires et la préservation des sites et des bâtiments d'intérêt patrimonial.

605 Une dernière orientation concerne la mise en valeur des terrains vacants ou sous-utilisés que l'on retrouve dans le secteur.

Donc, ça brosse un rapide tableau des secteurs de planification détaillée du secteur. Je retourne maintenant la parole à monsieur Sainte-Marie pour la conclusion de la présentation.



610

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

615

Merci beaucoup. Alors, ce dont on vient de parler, c'est un résumé de la première partie du plan, la partie qui porte sur les éléments panmontréalais. La deuxième partie présente pour chacun des arrondissements une série de documents. D'abord, la synthèse des orientations panmontréalaises pour chaque arrondissement, 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 du patrimoine bâti, de même qu'une liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural.

620

Dans la plupart des arrondissements, les travaux ont commencé il y a déjà plusieurs mois quant à l'élaboration d'un chapitre, un chapitre qui va être spécifique à chaque arrondissement, qui va fouiller de façon plus particulière les enjeux locaux de cet arrondissement. Les chapitres seront donc intégrés, à la demande des conseils d'arrondissement qui le souhaiteront, intégrés au Plan d'urbanisme dans cette partie 2, une fois le Plan d'urbanisme adopté par le conseil.

625

La troisième partie du document est le document complémentaire qui présente donc des règles et des critères qui devront être intégrés dans les règlements d'urbanisme d'arrondissement. Ces règles et ces critères portent sur le paysage urbain, les éléments, par exemple, du mont Royal, de la végétation et de certains milieux particuliers. Ils portent également sur les fonctions urbaines, le commerce, certaines activités commerciales, les institutions, les usages générateurs de nuisances et la question des stationnements.

630

Finalement, le document complémentaire aborde également la question de l'interface aux limites d'arrondissement. Le zonage étant de juridiction d'arrondissement, ce qui se passe à la limite d'un arrondissement doit donc être traité de façon particulièrement attentive pour s'assurer que les résidents de chacun des deux arrondissements touchés par le changement de zonage sont effectivement impliqués dans le processus.

635

Les étapes à venir. À la suite donc de la fin de la présente consultation publique, le Plan d'urbanisme sera finalisé afin d'être adopté par le conseil municipal d'ici la fin de l'année. Par la suite, les chapitres d'arrondissement seront intégrés dans le Plan d'urbanisme et la planification détaillée se fera dans les trois ans suivant l'adoption du plan.

640

645

Je vous remercie beaucoup, mesdames, messieurs. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions.

**LE PRÉSIDENT :**

650

Merci beaucoup, monsieur Sainte-Marie. Monsieur Conant, merci également. Alors, nous allons prendre une pause de cinq à dix minutes maximum. Pendant cette pause-là, les personnes qui sont intéressées à poser des questions pourront s'inscrire à la table d'accueil qui est à l'entrée de la salle. Le registre restera quand même ouvert pour les gens qui voudront s'inscrire après la pause, mais je vous invite à le faire maintenant. Et au retour de la pause, j'inviterai les

655 gens à venir prendre place devant la commission selon leur ordre d'inscription. Alors, on revient dans quelques instants.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

660 **LE PRÉSIDENT :**

665 Nous reprenons. Alors, comme je l'ai dit tout à l'heure, la commission va maintenant recevoir les personnes qui se sont inscrites pour poser des questions. Et je permettrai deux questions à la fois, par intervention. Toutefois, comme le registre reste ouvert, vous pourrez vous réinscrire pour des questions supplémentaires.

670 Alors, quand vous viendrez, je vous demande d'éviter les sous-questions et de ne pas faire de préambule, sauf si c'est indispensable pour comprendre votre question. Je vous demande aussi de réserver vos opinions 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 peut-être utile.

675 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.

680 Donc, j'appelle la première personne inscrite, qui est monsieur Normand Robert. Bonsoir, monsieur Robert.

**M. NORMAND ROBERT :**

685 Bonsoir, monsieur. Bonsoir, madame. La question va être courte. En fait, courte et longue. Vous avez parlé tantôt dans les présentations qu'il y avait une tendance à appuyer un projet de modernisation de la rue Notre-Dame, une rue où il passe déjà 90 000 véhicules par jour. Ça fait une drôle de rue. À cet effet-là, j'aimerais savoir ce que vous... puis, en fait, dans les plans préliminaires que j'ai lus, dans le petit document par rapport à la rue Notre-Dame, on parle plutôt d'un boulevard.

690 Puis j'aimerais savoir, un boulevard, selon la définition que la Ville donne à ça, ça veut dire quoi en termes de volume de circulation, c'est-à-dire capacité d'offre de service, puis en termes de type d'aménagement?

695 Parce que dans les faits, je me rappelle, lors des audiences du BAPE, la Ville de Montréal avait déposé un plan qui prévoyait la construction de logements aux abords tout au long de la rue Notre-Dame et puis ce que je vois là, compte tenu qu'on parle de modernisation, il y a comme plus de projet d'aménagement de résidences. Donc, il faut craindre ou il faut...

**LE PRÉSIDENT :**

700

Bien, écoutez, je pense que votre question est claire, monsieur Robert. On va aller voir ce que le Service a prévu à l'occasion du Plan d'urbanisme comme caractéristiques – puis je retiens d'abord les caractéristiques mêmes de ce que serait la notion de modernisation de Notre-Dame en particulier, le concept de boulevard – et donc caractéristiques d'aménagement, volume, etc., mais aussi ce qu'on serait susceptibles de retrouver aux abords de cette rue Notre-Dame-là. Monsieur Sainte-Marie.

705

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

710

Bonsoir, monsieur le président. Le concept de réaménagement du boulevard Notre-Dame est présentement en élaboration. Ça fait évidemment plusieurs mois qu'on y travaille. Il y a différentes écoles de pensée, différents points de vue. L'idée, c'est d'essayer de rallier tout le monde avec un concept qui va justement satisfaire les exigences des uns et des autres.

715

Les éléments qui sont identifiés, les orientations qui sont identifiées par rapport à la planification détaillée correspondent donc à ce que souhaite la Ville dans son Plan d'urbanisme par rapport à ce réaménagement, c'est-à-dire d'améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes à la rue Notre-Dame, de répondre bien sûr aux besoins du transport des personnes et des marchandises, du transport non seulement en automobile mais du transport collectif, d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes, d'améliorer bien sûr l'image de la rue Notre-Dame et de mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés.

720

Au-delà de ça, il n'y a pas de détail qui est présentement disponible puisque, comme on le disait, le travail se fait carrément maintenant.

725

**LE PRÉSIDENT :**

730

Est-ce que ça veut dire, monsieur Sainte-Marie, qu'au moment où on se parle, il n'y a pas encore de concept défini, que vous ne seriez même pas en mesure de dire: ça sera un boulevard plutôt qu'autre chose?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

735

Je vais demander à ma collègue Francine Leduc qui est de la division du transport, qui est responsable justement de ce dossier-là, de venir nous en parler de façon plus précise.

**LE PRÉSIDENT :**

740

Très bien. Madame Leduc, si vous voulez vous asseoir à côté de monsieur Conant, pour que tout le monde vous voie et vous entende, y compris l'enregistrement.

**Mme FRANCINE LEDUC :**

745 Bonjour. Pour ce qui est de la rue Notre-Dame, bien entendu, la Ville de Montréal valorise toujours un boulevard urbain. Donc, vous êtes au courant que la Ville poursuit ses négociations avec le ministère des Transports à l'effet d'alimenter et de tenir le discours d'un boulevard urbain. Disons qu'on espère très bientôt qu'il y aura déroulement dans ces pourparlers et qu'on sera en mesure de faire quelque annonce à la Ville de Montréal.

750 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Leduc, quelles seraient les caractéristiques essentielles d'un boulevard urbain, puisque vous utilisez l'expression?

755 **Mme FRANCINE LEDUC :**

760 C'est vrai que sur la rue Notre-Dame, présentement, il circule environ 80 000 véhicules en DJMA: c'est débit journalier moyen annuel. On retrouve habituellement dans des boulevards similaires à Montréal, même pas de boulevard similaire finalement, on retrouve comme sur Papineau au nord, Pie IX, des volumes environ de 40 000 maximum DJMA.

765 Donc, on essaie quand même de trouver une façon de donner un caractère tout à fait urbain avec des intersections à niveau munies de feux de circulation et de faire en sorte que ce qu'on trouvera sur la rue Notre-Dame sera de qualité qui répondra à toutes les conditions, autant au niveau du bruit, au niveau de la circulation, sécurité, la mise en valeur du patrimoine, et aussi la mise en valeur des abords et des parcs.

**LE PRÉSIDENT :**

770 Un boulevard urbain comme celui que vous décrivez, même si c'est assez élémentaire comme élément, et avec un débit comme celui dont on parle, ça peut accueillir quoi dans ses abords immédiats?

**Mme FRANCINE LEDUC :**

775

Actuellement, on a environ 80 000 véhicules. Je pense que les gens savent que ça fonctionne sur la rue Notre-Dame. Présentement, on est en train de veiller à sécuriser certains lieux de façon à maximiser la question de sécurité. C'est des interventions qui se font à très court terme.

780

Ce qu'on veut dire par un boulevard urbain, pour essayer d'y donner une qualité qu'on y retrouve, est encore une meilleure qualité de vie pour les gens qui y vivent comme riverains.

**LE PRÉSIDENT :**

785

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

790

Pour faire suite à la question de monsieur Robert, dans plusieurs axes de transport collectif proposés, le plan suggère une densification le long des voies proposées ou existantes de transport collectif. Est-ce que ce serait le cas dans le cas du réaménagement de la rue Notre-Dame, donc de favoriser une densification le long de ses abords?

795

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

800

Pour l'instant, ce qui est prévu, c'est une densification du développement autour de certaines stations de métro et de certaines gares, donc autour de l'entrée, à des infrastructures de transport collectif de fort débit. Il n'est pas prévu d'intensifier le développement autour des axes de mesures préférentielles aux autobus et c'est sans doute ce qu'on retrouverait dans l'axe de la rue Notre-Dame.

805

Donc, la réponse à votre question est que sauf aux abords du métro Papineau, mais là, en fait, c'est une autre problématique, c'est vraiment le métro Papineau qui nous amène à ça, il n'y a rien de prévu en termes d'intensification du développement autour de l'axe Notre-Dame.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

810

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Robert, vous aviez une autre question?

815

**M. NORMAND ROBERT :**

Deuxième petite question.

**LE PRÉSIDENT :**

820

Je vous en prie.

**M. NORMAND ROBERT :**

825

J'ai pas entendu à date s'il y avait de prévue la possibilité d'implanter des mesures d'apaisement de circulation, en fait ce qu'on appelle communément de *traffic calming*. Du moins ce qui ressort sur Internet, c'est cette mention-là.

**LE PRÉSIDENT :**

830

Oui. L'expression est consacrée. Mais à quel endroit, monsieur Robert?

**M. NORMAND ROBERT :**

835

Je dirais principalement pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

**LE PRÉSIDENT :**

840

Très bien.

**M. NORMAND ROBERT :**

845

Pour ma part, compte tenu que Hochelaga-Maisonneuve est une zone presque éponge de trafic de transit entre la 25, la Métropolitaine, la rue Notre-Dame, puis tout le reste. Puis le fait que le quartier soit enclavé, fait en sorte que beaucoup de circulation de transit passe par le quartier, par toutes les rues, en fait.

**LE PRÉSIDENT :**

850

Ce genre de question, d'ailleurs, vous n'êtes pas seul à l'avoir posée en séance publique.

Alors, monsieur Sainte-Marie, peut-être nous parler des mesures et de l'application éventuelle de ça dans le secteur de Hochelaga-Maisonneuve.

855

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

860

Tout à fait. Comme on l'a mentionné, le Plan d'urbanisme vise effectivement à améliorer la qualité des milieux de vie existants. Et, à cet effet, il y a à la page 13 du document, en référence à l'objectif 1, ce qu'on a appelé la Charte des milieux de vie montréalais. Et on définit

donc dans cette charte des milieux de vie l'ensemble des éléments qui permettent à un milieu de vie d'avoir justement un niveau de qualité adéquat.

865 Alors, il y a toutes sortes d'éléments là-dedans que la Ville entend donc favoriser pour faire en sorte que la qualité des milieux de vie soit de niveau adéquat pour tous les Montréalais. On parle donc d'une gamme variée de logements, d'une architecture de qualité, d'un aménagement du domaine public confortable, sécuritaire et accessible à tous. Et également d'une utilisation du transport collectif et de l'importance de la tranquillité des milieux de vie.

870 Donc, l'idée, c'est effectivement dans les milieux de vie résidentiels de favoriser une réduction de la circulation et de la vitesse de la circulation par différentes mesures qui pourraient être, par exemple, le rétrécissement de la chaussée, l'implantation de dos d'âne, la présence d'une végétation plus importante en bordure des rues, etc.

875 **M. NORMAND ROBERT :**

Très bien.

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

On y fait référence en particulier à l'objectif 14.

**LE PRÉSIDENT :**

885 Restez là, monsieur Robert. On va peut-être faire un peu de chemin encore là-dessus.

Est-ce que votre réponse est complète, monsieur Sainte-Marie?

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

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

895 Très bien. Alors, monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

900 Vous en parlez d'une manière très générale. Est-ce que vous avez des rues en particulier que vous visez?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

905 Les rues spécifiques qui sont visées par ces mesures de *traffic calming* sont, bien sûr, les  
rues résidentielles par opposition aux artères. La définition des artères, des rues résidentielles  
sera faite par le Plan de transport. Il y a parallèlement au Plan d'urbanisme, il y a une démarche  
menant à un Plan de transport qui a été amorcée. On prévoit que le Plan de transport sera soumis  
à la consultation publique dans la première moitié de 2005.

910 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

915

Avant le 1er janvier 2002, l'ancienne Ville de Montréal, avec les villes banlieues voisines,  
avait identifié le réseau artériel de transport ainsi que le réseau de rues locales. Est-ce que ces  
travaux-là sont toujours valables dans le contexte de l'élaboration du Plan de transport?

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

Je dirais qu'il constitue une base pour le Plan de transport. Il y a également la CMM qui a  
identifié un ensemble d'artères à l'échelle de la région métropolitaine. Ça constitue donc une base  
qui n'a pas été définie encore. C'est les mesures qui correspondent à cette hiérarchie de rues et la  
925 hiérarchie définitive comme telle.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

930

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Robert.

935 **M. NORMAND ROBERT :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

940

J'invite maintenant monsieur Daniel Vanier. Bonsoir, monsieur Vanier!



**M. DANIEL VANIER :**

945           Bonsoir, monsieur le président! Bonsoir, madame Chauvin! Bonsoir, monsieur  
Beauchamp! Je représente ici, je suis recherchiste bénévole pour la Table d'aménagement du  
quartier Hochelaga-Maisonneuve. J'aurais quelques questions mais je vais me limiter aux deux  
questions principales.

950           **LE PRÉSIDENT :**

          Et comme vous êtes un habitué, vous savez que vous pouvez vous réinscrire, si vous le  
jugez à propos.

955           **M. DANIEL VANIER :**

          Oui. Je vais le faire aussi. Inquiétez-vous pas.

**LE PRÉSIDENT :**

960           Alors, votre première question, monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

965           Monsieur le président, ma première question va toucher le transport collectif. Lorsqu'on  
regarde une carte des trains de banlieue de la Société des transports de Montréal, on remarque  
qu'il n'y a aucune ligne de train de banlieue qui dessert l'est de Montréal, tandis qu'il y a au moins  
deux lignes de train de banlieue qui desservent l'ouest de Montréal.

970           Quelles sont les intentions de la Ville de Montréal face à l'implantation de train urbain dans  
l'axe de l'est de Montréal, c'est-à-dire d'aller jusqu'à Repentigny, Terrebonne, Mascouche,  
desservir la couronne est, aussi Pointe-aux-Trembles et tout Mercier-Hochelaga-Maisonneuve,  
jusqu'au centre-ville de Montréal.

975           **LE PRÉSIDENT :**

          Très bien. Je pense que votre question est claire.

          Monsieur Sainte-Marie.

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

985           À la page 40 du Plan d'urbanisme, monsieur le président, on identifie une série  
d'interventions possibles qui traitent notamment du réseau ferroviaire. Pour des raisons  
graphiques, il était impossible de tout illustrer sur la carte, mais justement le projet de train de  
Repentigny vers Montréal qui longerait, enfin, qui utiliserait l'emprise ici du CN au nord-est de l'île

est présentement à l'étude et pourrait donc venir desservir les Montréalais qui habitent dans le secteur, en plus des gens de la banlieue est à l'extérieur de Montréal. Il y a d'autres interventions en termes ferroviaires qu'on pourrait mentionner, qui sont toutes à la page 40.

990

**LE PRÉSIDENT :**

Mais quand vous dites que c'est à l'étude, monsieur Sainte-Marie, quel est l'état d'avancement, compte tenu du fait qu'il y a déjà effectivement des lignes existantes, et certaines assez récentes, qui desservent le sud, l'ouest et le nord-ouest?

995

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je demanderais à mon collègue, monsieur Alain Trudeau, d'élaborer là-dessus.

1000

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1005

**M. ALAIN TRUDEAU :**

Bonsoir, madame! Bonsoir, messieurs les commissaires! Bonsoir, mesdames et messieurs! Pour répondre à la question de monsieur en ce qui a trait au projet de ligne de train de banlieue, il y a un projet qui est présentement à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport.

1010

Il s'agit d'identifier ou d'analyser un projet de train qui, comme monsieur Sainte-Marie vient de le mentionner, desservirait la banlieue de Repentigny, la pointe est des gens qui habitent Montréal, Pointe-aux-Trembles. Ensuite, le train desservirait plus le territoire nord de l'île, Rivière-des-Prairies, Montréal-Nord, Saint-Léonard, pour se rendre finalement soit à Saint-Laurent, à l'arrondissement Saint-Laurent, ou bifurquer pour descendre au centre-ville en empruntant la ligne Deux-Montagnes.

1015

Le projet est présentement à l'étude, mais ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il y a un autre projet qui est aussi à l'étude, qui est de desservir la même clientèle mais, cette fois-ci, par un projet de transport collectif, soit par la rue Sherbrooke ou par la rue Notre-Dame.

1020

Mais ce qu'il faut savoir, quel projet est le plus performant? Parce que en termes de clientèle, la partie est de l'île, que ce soit un projet de train ou un projet d'autobus, c'est toujours la même clientèle. Donc, il faut être bien sûr, avant de mettre en place un projet, quelle clientèle on va desservir, où se destinent ces gens-là, est-ce qu'il serait préférable de les amener via l'emprise ferroviaire du CN vers la partie plus au nord du territoire de Montréal, pour ensuite les ramener au centre-ville dans l'emprise de la voie du Canadien National, mieux connue sous le nom de la ligne Deux-Montagnes? Ou de les amener directement au centre-ville par un projet qui pourrait emprunter la rue Notre-Dame ou la rue Sherbrooke, soit de les amener directement au centre-ville ou de leur faire faire une connexion au métro.

1025

1030

1035           Donc, les études sont en cours. Il s'agit d'analyser quel scénario est le plus performant. Dans le meilleur des mondes, on aurait les deux scénarios, mais je pense que l'Agence métropolitaine va avoir des choix à faire afin de définir celui qui est le plus performant en termes de performance, celui qui va attirer le plus de gens. Puis, évidemment, il y a toujours une question de coût lorsqu'on parle de ce genre de projet.

**LE PRÉSIDENT :**

1040           Est-ce que ça n'aurait pas justifié au moins une indication sommaire dans votre cartographie, pas nécessairement un tracé précis mais au moins ce que vous appelez un nuage de couleur, comme vous dites, pour d'autres types de liaisons?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1045           C'est une suggestion qu'on pourrait retenir.

**LE PRÉSIDENT :**

1050           Oui. Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1055           S'il y avait la carte 2.2.5, les infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires, ça m'aiderait. La ligne du CN dans l'est comprend un branchement dans l'axe -- c'est à l'est de Bourget-Forget, je ne pourrais pas dire c'est dans quel axe. Est-ce que la façon dont monsieur Trudeau a décrit l'étude comparative qui est effectuée par l'AMT, ce branchement-là entre les parties nord et sud de l'est de l'île ne serait pas utilisé. Est-ce que j'ai bien compris?

1060           **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

              C'est exact. Ce qui est envisagé, c'est un trajet ici le long de cette voie ferrée là. Ce qui arrive, c'est que la desserte vers le sud et à travers les quartiers résidentiels ne serait pas possible.

1065           **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

              Il y a des contraintes qui font en sorte que cette partie des voies ne peut pas être utilisée pour le transport des personnes?

1070

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est exact.

1075 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

1080

Monsieur Vanier, votre deuxième question.

**M. DANIEL VANIER :**

1085

Peut-être une question de précision, parce qu'il y a une voie ferrée qu'on n'a pas indiquée sur la carte actuelle. C'est la voie ferrée qui prend Souigny actuellement, qui appartient au CN, qui va de Pointe-aux-Trembles jusque dans le quartier Mercier, jusqu'à la gare de triage, si on peut appeler, le centre de tri de Longue-Pointe qu'on appelle.

1090

Et, cette voie ferrée là, l'AMT avait l'intention de faire une voie réservée pour autobus avec cette voie ferrée là adjacente, mais il y aurait eu possibilité également de faire un train urbain aussi dans ce secteur-là. J'aimerais ça avoir plus de précision à ce sujet-là. Parce que la voie ferrée n'est pas là. Je me demande comment ça se fait qu'elle n'est pas là sur la carte.

1095

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors peut-être expliquer ce qui a présidé au choix des infrastructures qui apparaissent ou qui n'apparaissent pas. Si vous vous souvenez, dans l'ouest, l'autre jour, on aurait pu en dire autant de l'emprise Downey et le même genre de question surgit ici.

1100

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je vais passer la parole à monsieur Trudeau.

1105

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Trudeau.

**M. ALAIN TRUDEAU :**

1110

Le bout de la voie ferrée qui existe, c'est celui-là. Le CN a vendu une partie de sa voie. La voie n'existe plus, comme vous le savez sûrement. Dans la partie est, le tronçon a été acheté par l'AMT. À l'époque, l'AMT voulait y implanter ce qu'on appelait le projet du Viabus. C'est le projet que je viens de décrire.

1115

Et ce projet-là, comme monsieur le disait, aurait pu desservir la clientèle de Repentigny et la partie est de Montréal, emprunter, selon les scénarios, l'antenne ferroviaire du CN et essayer de se connecter à la station de métro L'Assomption ou, d'un autre scénario, emprunter la rue Sherbrooke ou la rue Notre-Dame et accéder au centre-ville.

1120

Donc, les projets étant à l'étude, les projets sont en train d'être comparés par l'AMT, qu'est-ce qui serait le mieux pour desservir la population de Montréal. Parce que comme Pierre Sainte-Marie le disait tantôt, souvent le train de banlieue a été conçu pour desservir les gens qui habitent à l'extérieur de Montréal. Nous, on essaie de dire aux gens: il faut d'abord essayer de desservir les Montréalais, parce que ce sont les Montréalais qui paient l'implantation et les coûts d'exploitation de ce genre de service.

1125

Pourquoi que le bout de la ligne du CN n'a pas été indiqué sur la carte? Je me répète. Le bout de cette voie a été démantelé, la propriété vendue par le CN à l'Agence métropolitaine.

1130

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Vanier...

1135

**M. DANIEL VANIER :**

Monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

1140

... votre deuxième question. Si vous avez des commentaires, vous les ferez à la deuxième partie, d'accord?

**M. DANIEL VANIER :**

1145

Bien, disons, c'est pas des commentaires, mais c'est une question de constat. Montréal-Est est pas desservie par des voies ferrées? Les raffineries sont desservies par des voies ferrées.

**LE PRÉSIDENT :**

1150

Oui.

**M. DANIEL VANIER :**

1155

Donc, il faudrait que les voies ferrées pour le transport des marchandises soit indiquées également.

**LE PRÉSIDENT :**

1160 Ce qu'on a compris, c'est que cette carte-là...

**M. DANIEL VANIER :**

1165 Je pense que l'information, monsieur le président, l'information est manquante.

**LE PRÉSIDENT :**

Votre deuxième question.

1170 **M. DANIEL VANIER :**

1175 Quelles sont les mesures prévues dans le Plan d'urbanisme pour améliorer la santé de la population des quartiers de l'est de Montréal. Je vais vous faire un petit topo. Dans l'est de Montréal, qu'on part du centre-sud jusqu'à Pointe-aux-Trembles, il y a d'énormes problèmes de santé au niveau pulmonaire, au niveau cardiaque. J'aimerais connaître un petit peu quelles sont les intentions de la Ville de Montréal pour améliorer la santé de la population et comment le Plan d'urbanisme pourrait répondre à cet objectif-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1180 D'accord.

1185 Monsieur Sainte-Marie, évidemment, la santé n'est pas exclusivement l'apanage du Service d'urbanisme, mais il n'en reste pas moins qu'il y a des enjeux significatifs de santé et de qualité de vie. Alors, j'aimerais que vous abordiez cet aspect-là.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1190 Dans le traitement de l'orientation 2.7 qui porte sur la qualité de l'environnement, on traite entre autres de la réduction des émissions de gaz polluants par un accroissement de l'utilisation du transport collectif. Ça contribuera bien sûr à améliorer la santé des Montréalais.

1195 Il y a également – on parle donc de l'objectif 17 qui est à la page 175 – il y a également l'ensemble des mesures qui sont prévues dans la stratégie intégrée de revitalisation qui portera sur les secteurs revitalisés dont on a parlé tantôt; les secteurs qui apparaissent en orange sur la carte, qui comprennent donc l'essentiel de Hochelaga-Maisonneuve, tout l'est de l'arrondissement Ville-Marie, donc le quartier Sainte-Marie, ici, la partie sud de Rosemont, une bonne partie de Saint-Michel et de Villeray, et de Parc-Extension également.

1200 Donc, dans ces secteurs, la Ville interviendra de différentes manières mais de façon intégrée. Il s'agira à la fois d'intervenir au niveau de l'habitation, en appliquant des programmes

de rénovation résidentielle, en construisant des logements abordables et des logements sociaux, en s'assurant de l'entretien et de la mise aux normes des logements.

1205 La Ville interviendra également au niveau des parcs et des espaces verts quant à l'aménagement de parcs locaux, l'aménagement de parcs-écoles et de jardins communautaires.

1210 La Ville interviendra quant au domaine public, le réaménagement d'artères commerçantes, la plantation d'arbres, l'aménagement de ruelles, l'atténuation des nuisances, l'amélioration, l'accessibilité aux lieux publics pour les personnes à mobilité réduite, l'amélioration de la sécurité des lieux publics.

La Ville et ses partenaires interviendra pour améliorer l'offre en équipements collectifs et en services communautaires.

1215 On s'entend qu'il s'agit d'une stratégie intégrée et donc que la Ville, oui, elle agit, mais qu'elle n'agit pas seule. Elle va agir justement avec le réseau de la santé, avec les commissions scolaires, avec différents intervenants communautaires pour qu'on s'attaque, j'allais dire, aux problèmes de ces secteurs de façon concertée. Et, ça, nécessairement, ça va avoir un impact sur la santé de la population.

1220

**LE PRÉSIDENT :**

1225 Les éléments de programme intégré dont vous parlez, est-ce qu'ils visent d'une façon plus particulière les quartiers ou les secteurs où les indicateurs de santé seraient plus inquiétants? C'est des choses auxquelles monsieur Vanier a fait allusion. Ou même s'il y a des interventions plus spécifiques dans des situations comme celles-là.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1230 Les secteurs qui sont à revitaliser ont été définis en fonction de différentes données socio-économiques. Le revenu, par exemple, la proportion de ménages monoparentaux, de personnes âgées, etc. Des données sur la santé, à ma connaissance, n'ont pas été utilisées pour définir ces secteurs, mais il va sans dire que les facteurs qu'on mentionnait à l'instant sont en corrélation directe avec la fragilité, si on veut, des individus dans ces secteurs au niveau de la santé.

1235

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

1240

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans des séances précédentes, vous avez parlé de trois projets pilotes: rénovation urbaine et dans une approche intégrée. Est-ce que vous avez des éléments d'information que

1245 vous pouvez partager avec nous sur, par exemple, l'impact de la venue des partenaires de la santé?

Aussi, la semaine dernière, nous étions à Montréal-Nord qui a fait un projet pré-pré-pilote, donc avant les trois projets pilotes que vous avez mentionnés, alors je ne sais pas si on pourrait  
1250 avoir une idée de ce que la présence d'intervenants du milieu de la santé dans des programmes de rénovation urbaine intégrée peut apporter en termes d'amélioration de la santé.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1255 Oui, effectivement, je vous remercie de me rappeler les trois projets pilotes. Il s'agit d'une partie de Saint-Pierre dans l'arrondissement de Lachine, de Ville Émard-Côte-Saint-Paul dans l'arrondissement Sud-Ouest et du quartier Sainte-Marie dans l'arrondissement Ville-Marie.

1260 Les objectifs du projet. L'idée, donc, c'est qu'avant de mettre en place la stratégie de revitalisation urbaine, on la teste dans ces trois secteurs pour voir comment ça peut fonctionner et quel résultat ça peut donner.

1265 Les objectifs sont donc de contrer l'exclusion sociale; d'améliorer les conditions de vie des résidents; d'intervenir sur les éléments du cadre physique affectant les conditions de vie et le développement des milieux; d'agir sur les conditions favorisant le développement économique et social des milieux -- excusez-moi. Excusez-moi. Je reprends à objectifs?

1270 Donc, de contrer l'exclusion sociale; d'intervenir sur les éléments du cadre physique qui affecte les conditions de vie; d'agir sur les conditions favorisant le développement économique et social des milieux; et de gérer plus efficacement les ressources existantes et de mobiliser de nouvelles ressources par la mise en commun des préoccupations et des expériences.

1275 En termes d'éléments du plan de revitalisation, mentionnons, par exemple, dans le quartier Sainte-Marie, la requalification de bâtiments industriels pour des fins d'habitation, le réaménagement du pôle Frontenac. On a également dans ce secteur créé un programme de médiation sociale de quartier pour résoudre les conflits, réduire les plaintes. On a construit une piscine dans le Centre Jean-Claude Malépart, qui est dans le quartier Sainte-Marie également. Et on a développé des projets d'économie sociale.

1280 Dans le même secteur, vous voyez que c'est très large, on a mis en place également un projet d'éveil à la lecture pour les familles avec enfants de moins de 5 ans. Alors, il s'agit vraiment, à la source, d'essayer de réduire le décrochage scolaire.

1285 À Saint-Pierre, on vise créer une rue principale. Ça va dans le sens de la largeur du programme. Instaurer un festival de marionnettes. Alors, l'idée, c'est de créer donc un sentiment d'appartenance dans le quartier. Créer un magasin général. Mise sur pied d'une base de plein air accessible à une clientèle régionale.



Dans Émard, on a...

1290

**LE PRÉSIDENT :**

Rapidement, monsieur Sainte-Marie.

1295

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

D'accord. Vous voyez qu'il y a beaucoup de choses.

**LE PRÉSIDENT :**

1300

Pas en termes de vitesse, bien sûr, mais juste pour les éléments de votre réponse.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1305

On a fait différents projets analogues dans Émard. Je vais tout de suite vous parler des partenaires communautaires qui sont impliqués dans la stratégie de revitalisation urbaine intégrée: Centraide, la délégation du Sommet qui porte sur la lutte contre la pauvreté; des représentants évidemment du gouvernement du Québec, différents services, arrondissements à la Ville; des partenaires locaux, citoyens, citoyennes; des tables locales de concertation; des groupes communautaires; des CLSC; le milieu scolaire; les entreprises privées; et également des partenaires universitaires comme l'INRS et l'Université de Montréal quant à son département de sociologie.

1310

Alors, tout ça est en cours depuis un peu plus d'un an maintenant et, l'idée, c'est donc sur la base des résultats qui seront atteints de graduellement étendre cette stratégie à l'ensemble des secteurs qui apparaissent sur la carte.

1315

**LE PRÉSIDENT :**

1320

Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1325

La production d'un Plan d'urbanisme est une chose qui est certainement assez complexe. J'en apprends à chaque soir. Quand je regarde ce que vous avez appelé vos sept orientations, il y a l'idée de transport, d'emplois, de centres et, ensuite, il y a quatre éléments qui sont des éléments qui me semblent se rapporter beaucoup soit à l'environnement, soit au bâti, le paysage urbain, le patrimoine, l'environnement sain, les milieux de vie.

1330

Est-ce que vous avez songé – j'imagine que ça, c'est un choix après de nombreuses discussions entre vous – est-ce que l'hypothèse, par exemple, d'une thématique santé est une

chose à laquelle vous avez réfléchi, qui aurait pu regrouper un certain nombre des éléments que vous venez de dire?

1335 Je suis frappé, on est en élections fédérales, ne parlons pas des autres, et le thème de la santé est un thème absolument dominant. C'est une des préoccupations majeures de notre société. Est-ce que vous avez envisagé de ramasser, sous une problématique santé, les différents éléments que vous avez énumérés tantôt?

1340 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1345 Les orientations qui découlent de l'approche d'aménagement, du parti d'aménagement, en fait, ont été convenues au Sommet de Montréal. C'est donc au Sommet de Montréal que ces sept orientations ont été définies et ont servi vraiment de cadre pour le travail qui a été fait pour élaborer le Plan d'urbanisme.

1350 La santé n'est pas parmi celles-là. Effectivement, ça pourrait être un choix intéressant. Ce n'est pas quelque chose qui avait été retenu au Sommet. L'idée est plus de façon générale dans le plan de travailler de façon intégrée, de façon à viser, à atteindre des objectifs comme l'amélioration de la qualité de vie qui n'apparaît pas comme telle parmi les orientations, l'amélioration de la santé.

1355 On essaie de s'éloigner de l'approche traditionnelle en urbanisme qui en est une d'examiner chacun des usages, chacune des fonctions urbaines, donc de regarder l'habitation comme telle, le commerce comme tel, l'industrie comme telle, etc., les parcs, les équipements de loisirs, et on essaie de traiter les choses donc de façon plus intégrée, de façon à mieux rejoindre justement des objectifs, comment dire, moins facilement mesurables comme l'amélioration de la santé, l'amélioration de la qualité de vie.

1360 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Donc, c'est un choix qui vous a été imposé par le Sommet de Montréal.

1365 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Imposé, c'est beaucoup dire, mais...

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1370 Imposé au bon sens du terme.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1375 Voilà. Qui découle du Sommet, tout à fait.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Parce qu'on aurait pu prendre une problématique comme celle de Ville et Village en santé, qui aurait amené une autre organisation thématique.

1380

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Absolument.

1385

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1390

Est-ce que Ville et Village en santé a sa place tout de même? Parce qu'il y a quand même une philosophie derrière ça. Est-ce qu'on la retrouve?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1395

Oui, effectivement. La section 2.1, en rapport justement avec l'objectif de relier à la stratégie de revitalisation urbaine intégrée, on réfère au concept de Montréal Ville en santé, c'est à la page 14, puisqu'effectivement la stratégie de revitalisation urbaine intégrée se marie, découle en fait de cette vision, de cette approche.

1400

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

1405

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Dans un contexte peut-être plus pratique – le choix du mot *pratique* n'est peut-être pas heureux – mais sans penser d'action pour améliorer l'état de santé, si on pense à l'organisation des soins de santé, ça fait plusieurs années qu'il est question de projets qu'on appelle de mégahôpitaux anglophone et francophone, ils sont absents des secteurs de planification détaillée du Plan d'urbanisme. Ils ne sont pas dans les documents d'arrondissement.

1410

Comment, si un de ces projets-là voyait le jour là où on le propose maintenant ou ailleurs, comment est-ce que le Plan d'urbanisme pourra être utilisé pour encadrer l'impact de l'implantation d'un établissement majeur de soins de santé sur le territoire montréalais? C'est une grosse question, mais...

1415

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1420 Cette question-là est abordée en fait à l'action 5.3 de la page 75. En fait, l'objectif qui est amené dans le plan, c'est d'inciter les hôpitaux universitaires, ainsi que leurs centres de recherche affiliés, à consolider et à développer leurs activités au Centre. Alors, l'idée, c'est vu justement la grande accessibilité du Centre en termes de transport collectif, vu la disponibilité de sites, l'idée, c'est de justement favoriser au Centre l'implantation de ces activités.

1425 On ajoute toutefois que advenant l'abandon de certains bâtiments par les centres hospitaliers universitaires, la Ville privilégie leur réutilisation à des fins institutionnelles ou publiques. C'est donc en ce sens que les projets de mégahôpitaux, qui n'ont pas fait d'ailleurs l'objet de décision formelle, sont abordés par la Ville. C'est sûr que c'est le gouvernement du Québec qui est décisionnel dans le dossier, mais le positionnement actuel de la Ville est donc de favoriser une localisation centrale pour ces équipements.

**LE PRÉSIDENT :**

1435 Merci beaucoup, monsieur Vanier. Comme vous le savez, vous pourrez vous réinscrire pour d'autres questions.

Monsieur André Rioux, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Rioux.

1440 **M. ANDRÉ RIOUX :**

Moi, dans le plan d'aménagement à l'heure actuelle de la rue Notre-Dame, je vois pas le chose de la Route Verte qu'on appelle, la piste cyclable à l'heure actuelle. Avec la circulation qu'il y a, ils pourraient peut-être s'organiser pour venir faire un tour, voir les sites historiques qu'il y a dans Hochelaga-Maisonneuve.

**LE PRÉSIDENT :**

Votre question?

1450 **M. ANDRÉ RIOUX :**

1455 Ma question est que j'aurais peut-être une solution pour contrôler la piste verte. Ça serait, sur la rue Bennett, entre Bennett et Dickson, qui tomberait à Souigny, on a un espace qu'ils appellent les trois tracks, où que le chemin de fer allait à Lavo puis ces affaires-là, ça serait de, vu qu'on n'a pas trop, trop de verdure dans le quartier, faire un genre de verdure, puis une piste cyclable là, entre Dickson et Souigny, qui rejoindrait Bennett, la piste cyclable qu'il y a sur Bennett.

1460 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je vais prendre votre suggestion, je vais la tourner quand même en question.

1465 Monsieur Sainte-Marie – et peut-être que vous pourrez aller chercher des planches plus précises à l'échelle de l'arrondissement ou du secteur concerné – quelle est la localisation des pistes cyclables ou des projets de lien cyclable dans le secteur? Et qu'est-ce que vous visez également via le Plan d'urbanisme en termes de liaison cyclable?

1470 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Ce qui est prévu effectivement, c'est de parachever la voie de ceinture de l'île de Montréal qui passe effectivement dans le couloir de la rue Notre-Dame, passe par le boulevard Gouin, etc. Alors, c'est sûr que dans le cadre des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame, l'aménagement de la piste cyclable actuelle pourrait évoluer, va sans doute évoluer.

1475

Ce qui est prévu par le ministère des Transports, c'est qu'effectivement, une voie cyclable sera implantée dans le corridor auquel monsieur faisait référence, ce qui ne voudrait pas dire nécessairement qu'elle remplacerait la piste de la rue Notre-Dame, mais qu'elle viendrait ajouter un élément plus local, moins de transport, si on veut, au réseau de pistes cyclables de Montréal.

1480

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ce genre de pistes cyclables là sont laissées à l'initiative, je ne sais pas, d'organismes locaux ou de l'arrondissement, ou si ça fait vraiment partie d'interventions qui sont encadrées au même titre que, mettons, la voie de ceinture ou que les autres grandes liaisons?

1485

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1490 Non. Effectivement, ce qui est prévu avant tout par le Plan d'urbanisme, c'est la grande armature, donc la voie de ceinture, les voies nord-sud dont on parlait, et les voies de nature plus locales relèvent des arrondissements et de leur planification. Mais, bon, celle-là est exceptionnelle, évidemment, puisqu'il y a une espèce de lien qui est fait avec l'aménagement de la rue Notre-Dame.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1500

J'ai cru comprendre dans votre réponse que le lien proposé par monsieur Rioux faisait partie des orientations. Est-ce que je me trompe?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1505

Vous avez raison. Est-ce que vous vous trompez? Non. C'est-à-dire que, effectivement, il s'agit d'un projet qui est déjà convenu avec le ministère des Transports et qui devrait connaître son aboutissement en même temps que le dossier de la rue Notre-Dame.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1510

On parle toujours donc de l'utilisation de l'emprise ferroviaire qui desservait certaines industries dans le quartier pour fins d'aménagement d'une piste cyclable. Est-ce que c'est inscrit à la carte de la synthèse des orientations panmontréalaises de l'arrondissement, ce projet-là? Je connais mal le secteur et je ne réussis pas à lire la carte correctement pour identifier si c'est là.

1515

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Non. Ce n'est pas inscrit à la carte.

1520

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a une autre carte dans le Plan d'urbanisme qui l'illustre, cet endroit-là?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1525

Non. Je pense que ce sera le chapitre d'arrondissement qui en fera état en temps et lieu.

**LE PRÉSIDENT :**

1530

D'accord. Alors, votre question est en même temps une suggestion, monsieur Rioux. On la prend comme telle éventuellement pour qu'elle se retrouve dans le plan.

**M. ANDRÉ RIOUX :**

1535

Parce que, moi, je regarde, comme c'est là, le plan du ministère des Transports, à partir de Dickson en s'en allant vers le pont Hippolyte-Lafontaine, il est supposé d'y avoir une piste cyclable qui est faite par le ministère des Transports, qui pourrait rejoindre – la piste cyclable que je parle – qui pourrait rejoindre cette piste cyclable là, qui s'en irait directement dans l'est.

1540

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on a noté cet aspect-là. Est-ce que vous aviez une deuxième question?

1545 **M. ANDRÉ RIOUX :**

Oui.

1550 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

**M. ANDRÉ RIOUX :**

1555 Celle-là, elle concerne la commission de transport, mais c'est la même affaire. C'est bien beau de dire entre Papineau, puis le métro Papineau, mais dans l'est de la Ville de Montréal, à l'heure actuelle, entre le métro Papineau, le métro Viau, je vais vous dire une affaire, c'est que les autobus sont rares, puis c'est vrai.

1560 **LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi la question?

**M. ANDRÉ RIOUX :**

1565

Je demanderais au monsieur qui s'occupe de l'urbanisation, s'il y aurait pas quelque chose à faire pour pouvoir améliorer le transport qu'il y a entre le métro Papineau et le métro Viau par autobus.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est les transports par autobus...

**M. ANDRÉ RIOUX :**

1575

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1580 ... dans ce secteur-là.

**M. ANDRÉ RIOUX :**

Dans le secteur est qu'on appelle.

1585

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. C'est donc en direction est-ouest.

1590 **M. ANDRÉ RIOUX :**

Oui, oui. Est-ouest. Qui part de Viau, qui s'en va à Papineau, ou qui part de Papineau, qui s'en va à Viau.

1595 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. À partir de la question de monsieur Rioux, ça serait bon de savoir comment sont gérés, disons, en parallèle, le métro et les services d'autobus. Et sachant qu'il y a une clientèle d'autobus, comment vous la desservez?

1600

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

L'élaboration du Plan d'urbanisme se fait en collaboration avec la Société de transport de Montréal qui gère comme tel le réseau de métro, le réseau d'autobus. Et la STM a rendu public récemment son plan d'affaires qui prévoit différentes mesures pour améliorer justement le niveau de service. Et ce document a été publié en janvier de cette année. Donc, je référerais monsieur à ce document-là pour avoir plus de détails sur le niveau de service comme tel qui est prévu par la STM.

1605

1610 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ce document-là, monsieur Sainte-Marie, fait partie de la documentation du Plan d'urbanisme?

1615 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On pourra la joindre.

**LE PRÉSIDENT :**

1620

Ça serait bon de la déposer et on pourra même faire le nécessaire peut-être, si vous nous indiquez la référence là-dessus, sur le niveau de service, pour la communiquer à monsieur Rioux d'une façon ou d'une autre.

1625 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Avec plaisir.

**LE PRÉSIDENT :**

1630



Mais, cela dit, à moins que j'aie eu un moment de distraction, je ne vous ai pas entendu répondre à la question de gérer en parallèle le système d'autobus et de métro.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1635

J'avais mal compris la question. Je pensais que c'était le parallèle entre le Plan d'urbanisme et la gestion des réseaux de transport.

**LE PRÉSIDENT :**

1640

Non.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1645

Le parallèle, c'est entre la gestion du réseau de métro et du réseau des autobus.

**LE PRÉSIDENT :**

1650

Le service lui-même dans un quartier où il y a un métro qui passe mais où il y a malgré tout des lignes d'autobus, comment on s'assure de donner un service adéquat aux usagers de l'autobus en particulier?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1655

Je pense que monsieur Trudeau va répondre à la question.

**LE PRÉSIDENT :**

1660

C'est toujours mieux de s'expliquer avant. Merci.

**M. ALAIN TRUDEAU :**

1665

Évidemment, il faut préciser que le rôle de planification du transport collectif appartient à la STM. Habituellement, la STM, ce qu'elle fait, c'est qu'elle fait, si on veut, la cueillette de la clientèle dans les divers quartiers et rabat les autobus sur les lignes de métro, la ligne de métro étant le réseau le plus performant et c'est vers ce réseau qu'on amène les clientèles pour se destiner notamment vers le centre-ville. Donc, normalement, c'est ce qu'on fait.

1670

Il y a aussi un autre projet. Tantôt, je parlais des projets étudiés par l'AMT. Il y a un autre projet dans ce corridor qui est étudié dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame, c'est le projet d'implanter un réseau de transport collectif performant à l'intérieur du projet du MTQ. Donc, dans ce corridor, il pourrait possiblement y avoir deux axes performants de transport collectif: le premier, la ligne 1 du métro; et un deuxième projet qui pourrait être des autobus qui circulent à l'intérieur du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame.

1675

Donc, on aurait deux projets structurants, en plus, évidemment, des lignes régulières d'autobus qui desservent les divers quartiers du secteur.

**LE PRÉSIDENT :**

1680

On est allés chercher de l'information, monsieur Rioux. Il y a sans doute des réponses qui sont encore en voie de planification là-dessus.

**M. ANDRÉ RIOUX :**

1685

On va y penser.

**LE PRÉSIDENT :**

1690

D'accord. Puis on retient aussi l'idée peut-être d'amélioration possible.

**M. ANDRÉ RIOUX :**

1695

La piste cyclable, ça serait bon ça pour... Les secteurs verts qu'on appelle.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est noté. Merci, monsieur Rioux.

1700

J'invite monsieur Fernand Gascon, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Gascon!

**M. FERNAND GASCON :**

1705

Bonsoir, monsieur le président et madame et messieurs les commissaires. Je me présente. Mon nom est Fernand Gascon, ingénieur Polytechnique 1954. Ça fait déjà 50 ans. On va philosopher un peu, non?

1710

Je représente aussi le président de l'ALVO, qui est l'Association des locataires du Village olympique, qui est malade actuellement. Je suis trésorier de cette Association. Ça fait seulement un an que je suis au Village olympique et j'ai pris un logement là parce que l'environnement me plaisait. Et c'est un peu pour ça que l'ALVO a été créée il y a sept, huit ans, je crois.

1715

Et déjà, on a eu deux fois... mais vous comprenez que c'est l'entreprise privée qui vient d'être vendue le 15 mars. C'est une compagnie israélienne et américaine et canadienne. C'est un consortium qui s'appelle Al-Ed. Alors, sûrement qu'ils vont vouloir développer le potentiel du terrain qui leur appartient, qui n'est pas bâti actuellement, comme ils ont essayé de faire par deux fois. La dernière fois est l'an dernier 2003.

**LE PRÉSIDENT :**

1720

Votre question?

**M. FERNAND GASCON :**

1725

La question vient. Nous, dans l'Association, on a plusieurs membres qui se demandent... moi personnellement, je sais que ça devrait être considéré comme patrimoine. Alors, j'ai cherché, j'ai pas vu, j'ai cru voir qu'on nous considérait comme patrimoine, mais il y a plusieurs définitions du patrimoine. Alors, j'aimerais avoir l'avis de monsieur Sainte-Marie là-dessus, ce qu'il définit comme patrimoine, la définition générale, puis il y a plusieurs autres petites définitions. Ça serait ma première question.

1730

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1735

Alors, monsieur Sainte-Marie, la notion de patrimoine dans le cadre donc de la préparation du Plan d'urbanisme.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1740

La notion de patrimoine, comme on l'a mentionné plus tôt, se veut élargie, se veut généreuse. Au niveau du patrimoine bâti, les pyramides olympiques comme telles sont indiquées comme étant un complexe de valeur patrimoniale. Au niveau du patrimoine naturel, le bois qui est situé immédiatement au nord est également un élément à conserver dans le cadre de la protection et de la mise en valeur des éléments naturels, et il en va de même du golf qui est un des éléments inscrits dans la Trame verte. On voyait plus tôt la carte de la Trame verte et de l'ensemble des parcs, des golfs, des parcs riverains, etc., qui sont confirmés dans cette fonction.

1745

**LE PRÉSIDENT :**

1750

Ce que ça veut dire donc, vous avez à la fois donné des éléments de définition du patrimoine, mais en les reliant à des éléments du secteur olympique, est-ce à dire que ces éléments-là sont reconnus et en quelque sorte préservés ou maintenus par le biais du Plan d'urbanisme?

1755

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1760 C'est exact. Au niveau des éléments de patrimoine naturel, on devra s'assurer donc du  
maintien du boisé, quoi qu'il advienne dans le secteur. On devra s'assurer du maintien du golf. Et  
on devra s'assurer que les nouvelles constructions, si jamais il y en avait, s'intègrent  
adéquatement avec le patrimoine bâti existant.

**LE PRÉSIDENT :**

1765 Très bien. Monsieur?

**M. FERNAND GASCON :**

1770 Ça nous donne une certaine précision à l'avenir.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1775 On voit, par exemple, sur la carte, si je peux attirer votre attention, que le complexe du  
Village olympique qui est ici est de couleur rouge, qui correspond donc à un secteur de valeur  
patrimoniale exceptionnelle.

1780 Ce qui veut dire que – entendons-nous bien – ça ne veut pas dire qu'il n'y aura jamais  
aucune construction, mais ça veut dire que s'il y a construction ou modification même des  
bâtiments existants, ça devra faire l'objet d'une étude, d'une révision dans le cadre de l'application  
d'un programme d'intégration et d'implantation architecturales, qu'on appelle communément un  
PIA, un PIA donc qui sera balisé par des critères inscrits de façon réglementaire.

**LE PRÉSIDENT :**

1785 Bon, sur cette carte-là, je vois l'élément patrimoine bâti. Vous avez fait allusion tout à  
l'heure à patrimoine naturel. Est-ce qu'il y a une carte qui mettrait un peu de vert quelque part là-  
dedans?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1790 On va faire ça.

**M. FERNAND GASCON :**

1795 Parce qu'on voit aussi au...

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1800 La voici. Excusez-moi. Donc, le golf, qui complète l'îlot, le golf apparaît donc ici en vert foncé comme étant confirmé pour des siècles à venir dans sa vocation de golf.

**LE PRÉSIDENT :**

1805 Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1810 Est-ce que ce serait possible de montrer la carte de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie avec la densité de construction pour identifier les paramètres réglementaires associés au secteur dont monsieur Gascon parle?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1815 La voici. Alors, le secteur du Village olympique correspond donc à ce secteur qui porte le numéro...

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1820 20-12.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1825 ... 20-12. Alors, on parle donc d'un bâti de 6 à 14 étages hors sol, d'un taux d'implantation au sol faible et d'un C.O.S. maximal de 3. Ces indications sont interprétées dans le sens de maintenir, comme on dit dans l'orientation qui est ici, de maintenir le caractère du secteur. Donc, la réglementation de zonage devrait aller dans le sens de confirmer la volumétrie, le bâti, le caractère du secteur.

**M. FERNAND GASCON :**

1830 Les points de vue aussi probablement?

**LE PRÉSIDENT :**

1835 Un instant, monsieur Gascon.

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1840

En fait, si je comprends – parce que j'aime ça les questions pratiques, ça me permet de comprendre comment utiliser les outils qui nous sont donnés – c'est que ce n'est pas un secteur qui est appelé à être transformé. Il n'est pas identifié comme un secteur à construire ou à transformer mais bien à garder, dans lequel on veut maintenir le caractère existant. Il existe déjà  
1845 donc des bâtiments de 6 à 14 étages hors sol, avec les paramètres réglementaires qui sont spécifiés là. Est-ce que c'est comme ça qu'on comprend l'outil?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1850

Exactement.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1855

Est-ce que ça veut dire qu'on pourrait ajouter un autre bâtiment de 14 étages hors sol dans le secteur?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1860

Ce n'est pas exclu, dans la mesure où on respecte également le coefficient d'occupation au sol maximal et où on respecte également les caractéristiques patrimoniales du secteur, donc où on s'intègre avec les bâtiments existants.

**LE PRÉSIDENT :**

1865

Mais comme vous avez dit, ça exclu toute construction sur le golf existant.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1870

Absolument.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

1875

**M. FERNAND GASCON :**

C'est important, ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1880

Monsieur Gascon?

**M. FERNAND GASCON :**

1885 Ma deuxième question, c'est que plusieurs d'entre nous aussi... moi, personnellement, je connais ça un peu, j'ai jamais travaillé dans l'urbanisme, mais j'ai fait de l'évaluation municipale, puis de l'environnement, alors... mes consoeurs et confrères de l'Association aimeraient avoir de la part de monsieur Sainte-Marie, qui est un urbaniste, la définition d'un Plan d'urbanisme et d'un plan de zonage.

1890 Parce qu'on sait qu'après le Plan d'urbanisme, il y a les règlements locaux qui s'appliquent à chacun des arrondissements pour justement, comme chez nous, qu'on n'ait pas un édifice de 20, 25 étages qui se construit alentour du Village olympique.

1895 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie, je pense que c'est une bonne occasion de faire le point sur la relation entre le Plan d'urbanisme et le rôle du service central de la Ville par rapport aux règlements d'urbanisme, règlements de zonage et les responsabilités de l'arrondissement.

1900 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1905 Alors, le Plan d'urbanisme justement est adopté par le conseil municipal et porte sur l'ensemble du territoire de la Ville. Il définit, comme on le disait plus tôt, différents paramètres, différentes balises qui doivent absolument être respectés par les règlements de zonage qui, eux, relèvent des arrondissements.

1910 Donc si, par exemple, restons dans notre exemple, le Plan d'urbanisme définit pour le secteur du Village olympique un bâti de 6 à 14 étages hors sol, ce qui veut dire que le règlement de zonage de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie devra prévoir au maximum une hauteur de 14 étages. Ça ne pourrait pas être 15 étages. Ça pourrait être 12 étages, ça pourrait être 10 étages, ça pourrait être 8 étages, mais ça ne pourrait pas dépasser 14. Inversement, on ne pourrait pas construire quelque chose, on ne pourrait pas autoriser quelque chose de moins de 6 étages.

1915 Alors, le Plan d'urbanisme donc regarde l'ensemble du territoire de la Ville, établit des paramètres, des lignes directrices qui ne sont pas là strictement à titre indicatif mais qui sont véritablement des exigences que doivent respecter les règlements de zonage de chacun des arrondissements. Et, effectivement, les permis de construction, de modification, eux sont émis en fonction des règlements de zonage. Et la conformité du zonage au plan, elle est étudiée systématiquement à chaque adoption de zonage ou à chaque modification de zonage. La conformité au plan est étudiée, et si le règlement de zonage n'est pas conforme au plan, il n'est pas valide.

1925 **LE PRÉSIDENT :**

Ça répond à votre question, monsieur Gascon?

1930

**M. FERNAND GASCON :**

J'aurais juste des félicitations à émettre pour notre arrondissement qui a préparé le plan en question et à ces messieurs qui travaillent fort, et à vous de même. Merci beaucoup.

1935

**LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes bien aimable. Merci beaucoup, monsieur.

J'appelle maintenant madame Claudette Blais. Bonsoir, madame Blais!

1940

**Mme CLAUDETTE BLAIS :**

Bonsoir! Bonsoir, madame! Bonsoir, monsieur! Moi, c'est au sujet du mont Royal que j'aimerais vous parler.

1945

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez une question?

1950

**Mme CLAUDETTE BLAIS :**

Oui. J'ai lu ici qu'il y avait un règlement et que vous avez l'intention de voir à ce qu'aucun immeuble ne soit plus élevé que son sommet. C'est ce qu'on lit ici. Mais moi, ça m'inquiète, ça. Parce que s'il y a des immeubles aussi élevés que le mont Royal, le mont Royal, on ne le verra plus. Alors, je me demande si ce serait pas plus prudent de dire qu'aucun immeuble ne soit aussi élevé que son sommet et même peut-être mettre des balises, dire: pas plus que 50 mètres, moins de 50 mètres de la montagne, quelque chose comme ça.

1955

**LE PRÉSIDENT :**

1960

Alors, on va d'abord le prendre comme question.

**Mme CLAUDETTE BLAIS :**

Oui.

1965



**LE PRÉSIDENT :**

J'aimerais que monsieur Sainte-Marie nous explique aussi bien la question de la hauteur que l'endroit où ça s'applique et à quelles conditions.

1970

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Le plafond absolu qui correspond à la hauteur du mont Royal s'applique évidemment dans le secteur de la Ville où sont autorisés les bâtiments les plus hauts, ce qui correspond au centre des affaires. On pourra regarder tout à l'heure une carte du centre des affaires. Il s'agit en fait d'un secteur très limité du coeur du centre-ville.

1975

Même là, on prévoit que justement pour éviter de cacher le mont Royal, que les bâtiments de très grande hauteur ne viendront pas comme ça s'accoler aux flancs du mont Royal pour finalement cacher la montagne, mais qu'on devra établir des plafonds de hauteur qui permettront donc de dégager les deux massifs: le massif naturel du mont Royal et le massif construit du centre des affaires.

1980

En fait, ces limites s'appliquent déjà. Ce point bas ici correspond à peu près à la rue Sherbrooke. Imaginons qu'on fait un profil du centre-ville. Évidemment, le profil est exagéré en termes de hauteur, mais donc ici se trouve à peu près la rue Sherbrooke et ici se trouve à peu près le boulevard René-Lévesque.

1985

On peut retourner à la carte des densités. On l'appelle la carte des densités mais elle comprend également des limites de hauteur comme on l'a vu il y a un instant par rapport au Village olympique. Donc, le secteur du centre des affaires, c'est celui-ci en bourgogne, qui est au sud du mont Royal. C'est là que sont autorisés les bâtiments les plus hauts et seulement là. Dès qu'on sort du centre des affaires, les densités autorisées sont beaucoup plus faibles. Nécessairement, les hauteurs aussi sont beaucoup plus faibles.

1990

1995

Mentionnons également, comme on l'a dit plus tôt, qu'un certain nombre de vues vers le mont Royal et depuis le mont Royal devront être préservées, des vues parfois dans l'axe des rues, mais également des vues parfois en diagonale qui font en sorte, encore une fois, que les hauteurs de bâtiment s'en trouvent protégées.

2000

On a ici, par exemple, le belvédère du Chalet et la vue qu'on a vers le sud de celui-ci donc est protégée. Mais aussi, l'ensemble des points de vue. Donc, ici, il y a l'Oratoire, il y a l'Université de Montréal, il y a le belvédère Camillien-Houde, l'idée étant chaque fois de protéger les vues vers l'horizon. Il y a également, comme on l'a mentionné plus tôt, des vues vers le mont Royal depuis, par exemple, l'île Sainte-Hélène ou le parc Westmount.

2005

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

2010

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

À partir du quartier, il y a des vues par les rues transversales. Est-ce qu'on reconnaît certaines vues à partir du quartier sur le mont Royal d'ici?

2015

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On a parlé plus tôt, oui, de la rue William-Tremblay qui est à Rosemont, la rue Mont-Royal, de la rue également Sherbrooke Est.

2020

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'à un moment donné...

2025

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Excusez-moi, monsieur le président. Il y a tout un inventaire de vues avec des photos qui est accessible sur le site Internet, si jamais certains sont intéressés.

2030

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'on a déjà envisagé dans le courant de l'élaboration du plan d'abaisser la hauteur permise à une hauteur moindre que celle du mont Royal? Quitte à reconnaître que les édifices qui atteignaient cette hauteur-là avaient un droit acquis, mais, pour le reste, qu'on ne le permettrait plus?

2035

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2040

Cette question-là n'a pas été envisagée comme telle en fonction d'autres objectifs. C'est-à-dire que le centre des affaires qui est le secteur – donc le coeur du centre des affaires – qui est le seul secteur où on peut construire très haut est le secteur nécessairement où les densités les plus fortes sont autorisées.

2045

Si donc on réduit la hauteur, il faudrait sans doute réduire les densités, ce qui aurait un impact sur le marché immobilier, risquerait donc de ralentir la construction, parce que les propriétaires pourraient se dire: «Ah! bon, oui, oui, ce Plan d'urbanisme-ci réduit les densités, mais on va attendre quelques années et on saura bien trouver les arguments pour modifier le Plan d'urbanisme et revenir aux densités antérieures.» Et entre-temps, bien sûr, on ne construira pas.

2050

Or, comme on l'a dit, il y a au centre-ville beaucoup de terrains vacants, beaucoup de potentiel inexploité, et une des volontés importantes de la Ville, c'est de soutenir le développement de ces terrains vacants et de ces stationnements au centre-ville.

2055 Évidemment, on sait que le nombre d'immeubles de très grande hauteur à Montréal est limité et que le nombre de bâtiments en très grande hauteur qui se construisent l'est encore plus.

**LE PRÉSIDENT :**

2060 Madame Blais, avez-vous une deuxième question?

**Mme CLAUDETTE BLAIS :**

2065 Oui. Le parc du Mont-Royal, est-ce qu'il appartient à Montréal ou à Westmount ou à Outremont? Est-ce que c'est vraiment à Montréal? Parce que là, j'ai peur des défusions.

**LE PRÉSIDENT :**

2070 À ce sujet-là, monsieur Sainte-Marie, il y a différents aspects sans doute à propos du statut du mont Royal.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2075 Oui. En fait, cette carte-ci est intéressante parce qu'on voit justement les limites d'arrondissement. En fait, pour répondre à la question de madame, techniquement, le parc du Mont-Royal, avec le lac des Castors, le Chalet, se situe dans l'arrondissement de Ville-Marie, donc faisait partie de l'ancienne Ville de Montréal. Il y a un petit bout d'ailleurs, c'est assez étonnant, qui dépassait déjà dans l'ancienne Ville d'Outremont. Le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, lui, se situe dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Le Cimetière Mount Royal se situe largement à Outremont.

2080 Par contre, le parc Summit – le mont Royal a trois sommets. Donc, il y a un sommet qui correspond au parc Summit, qui lui est dans l'arrondissement de Westmount, ce qui fait qu'avec le parc Jeanne-Mance, qui lui est de l'autre côté de la limite d'arrondissement, dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, on touche avec le mont Royal cinq arrondissements.

2085 C'est clair que la création de la nouvelle ville permet d'envisager un aménagement encore mieux intégré du mont Royal qui constitue d'ailleurs un secteur de planification détaillée. Mentionnons aussi qu'il s'agit d'un arrondissement historique et naturel qui a été décrété par le gouvernement du Québec il y a deux ans, et dont la gestion sera déléguée à la Ville de Montréal.

2090 Mais le mont Royal donc est reconnu en termes patrimoniaux, non seulement par la Ville mais également par le gouvernement.

**LE PRÉSIDENT :**

2095 Très bien.

**Mme CLAUDETTE BLAIS :**

Je vous remercie beaucoup.

2100

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup à vous, madame Blais.

2105

Monsieur Léon Bossé, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Bossé!

**M. LÉON BOSSÉ :**

2110

Ça peut paraître compliqué un peu mais ça va être assez simple. Bonsoir! Léon Bossé. Je représente le Regroupement des organismes de promotion des personnes handicapées du Montréal métropolitain. Je devais avoir deux collègues ce soir avec moi en fauteuil roulant. Conclusion: vous avez vu l'entrée? Impossible.

**LE PRÉSIDENT :**

2115

On en prend note.

**M. LÉON BOSSÉ :**

2120

Ça vous pose tout de suite la question: est-ce que le Plan d'urbanisme avec des beaux projets, accessibilité du transport, accessibilité du logement, est-ce que les 14 ou 15 % de personnes handicapées ou à mobilité réduite du Montréal métropolitain peuvent espérer une accessibilité que j'appellerais universelle de tous ces équipements-là? C'est sûr qu'on fait des adaptations. On fait des: «Ah! C'est vrai. On n'y a pas pensé. On va le faire.»

2125

Par contre, on aimerait qu'il y ait un souci d'inclusion, et l'inclusion, ça veut dire que j'y pense avant, au moment où je fais la conception du plan, de dire: «Ah! j'ai affaire à telle clientèle, telle population.» Il y a des jeunes, on pense, nous autres, aux équipements pour les jeunes, pour les personnes qui travaillent, mais la population vieillit. On est rendu avec 15, 16, 17 % des personnes qui ont des problèmes de mobilité, des problèmes d'accessibilité.

2130

Même chose pour les personnes sourdes. Je vous donne un exemple. Les maisons de la culture sont supposées, selon la loi, être adaptées pour les personnes qui ont des problèmes de malentendants. On n'a pas encore trouvé d'équipement qui était installé.

2135

Donc, est-ce qu'il y a un souci? Souvent, vous dites... je vais vous dire ça en un seul mot: c'est en sous-entendu. Je voudrais bien que ce soit entendu une bonne fois.

**LE PRÉSIDENT :**

2140

Merci, monsieur. On va aller chercher la réponse à votre question.

La notion d'accessibilité et on pense notamment aux personnes à mobilité réduite ou ayant d'autres gens de handicap donnant lieu à des mesures spéciales. Monsieur Sainte-Marie.

2145

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

La question est abordée à plusieurs endroits dans le Plan d'urbanisme, dans la charte de qualité des milieux de vie, dans les principes d'aménagement du domaine public et aussi en relation avec le transport collectif.

2150

Je vais passer la parole à mon collègue Sylvain Ducas qui va vous donner plus de détails sur cette question.

2155

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Ducas.

**M. SYLVAIN DUCAS :**

2160

Bonsoir! Cela fait aussi référence à une question qui a été posée à la première séance d'information. Nous allons pouvoir vous transmettre la réponse écrite dès demain. Alors, je peux vous fournir donc les principaux éléments de réponse que nous avons à cette question qui, grosso modo, demandait quels étaient les engagements pris par la Ville en ce qui concerne, entre autres, l'accessibilité physique à différents lieux ou équipements publics pour les personnes handicapées.

2165

Votre question, monsieur le président, faisait aussi référence à l'accessibilité financière, mais je n'y répondrai pas pour l'instant.

2170

Alors, donc, dans un premier temps, il y a lieu de rappeler différents documents officiels de la Ville de Montréal dont, entre autres, la Charte montréalaise des droits et responsabilités où on fait état à l'article 17c) de:

2175

*«à garder accessibles, tant au plan géographique qu'économique, des lieux de promotion et de diffusion de la culture et de l'art...»*

et également, à l'article 21 dans la même charte où la Ville:

2180

*«... s'engage à exercer dans l'ensemble de ses interventions une diligence destinée à assurer la sécurité physique des citoyens et des citoyennes dans la Ville de Montréal.»*

et dont entre autres les personnes handicapées.

2185 Il y a lieu également de rappeler que la charte à l'article 15 fait état de l'accessibilité au logement entre autres pour les personnes handicapées.

2190 Il y a lieu de référer également donc aussi à la Charte des milieux de vie du Plan d'urbanisme, à la page 13 donc, où on parle aussi aux articles 5 et 7 de l'accessibilité aux parcs et lieux publics et accessibilité également aux équipements collectifs.

2195 L'ancienne Ville de Montréal avait également produit – c'est dans la réponse que nous allons vous transmettre avec le document joint en version PDF – qui est un cadre de référence sur les installations pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Donc, ce document vous sera transmis demain par courriel et pourrait être joint au site Internet de l'Office.

2200 Je signale également que l'un des chantiers du Sommet de Montréal porte sur l'accessibilité universelle. Il y a donc un groupe de travail spécifique qui a mené quelques actions à ce sujet. Nous allons joindre au message que nous vous transmettrons demain la fiche synthèse de l'ensemble des actions menées au cours de 2003 et le programme de 2004. C'est la Direction du développement social de la Ville de Montréal qui est responsable de ce chantier.

2205 Finalement, dans le Plan d'urbanisme, dans les principes d'aménagement du domaine public, on fait référence donc, on avance quelques principes. Donc, en ce qui concerne l'aménagement du domaine public, un des principes avancés, c'est de prévoir des trottoirs de largeur uniforme, suffisante pour assurer une circulation piétonne, confortable et sécuritaire, et assurer une configuration géométrique des intersections qui privilégie la circulation piétonne. Ces principes se trouvent à la page 142.

2210 Et, à la page 140 donc de la section sur le paysage urbain et l'architecture de qualité, on parle également d'aménagement approprié pour Montréal en saison hivernale, où il s'agit de concevoir les besoins des personnes à mobilité réduite dans la conception des aménagements et dans l'entretien du domaine public.

2215 **LE PRÉSIDENT :**

2220 Monsieur Ducas, vous avez fait allusion à des principes ou même des choses qui constituent des engagements ou des actions entreprises. Est-ce que ça a comme conséquence que ça sera nécessairement et obligatoirement pris en compte dans la conception de nouveaux projets ou dans le réaménagement de projets existants? Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2225 Oui, c'est le cas, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

2230 Et ça s'applique disons jusqu'à quel niveau? Uniquement les équipements publics ou si ça peut avoir des conséquences par rapport mettons aux équipements ou aux infrastructures qui relèvent d'autres juridictions ou même aux constructions par le privé?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2235 Ces normes s'appliqueront à toutes les constructions, dans le cas des constructions qui font l'objet d'un permis. Elles pourront s'appliquer également à toutes sortes d'équipements. On a mentionné dans des séances précédentes les autobus à plancher bas qui sont en voie d'implantation pour faciliter la vie à plusieurs types de clientèles. La réponse à votre question donc c'est oui.

2240 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Bossé, est-ce que vous auriez une deuxième question?

**M. LÉON BOSSÉ :**

2245 J'ai pas une deuxième question. J'ai une constatation comme madame Chauvin fait souvent: pratico-pratique, oui, les règlements, les documents, les principes nous disent. Mais ce soir, pratiquement, c'est pas accessible. Oui, les règlements le disent. Mais ce n'est pas accessible. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? Deux collaborateurs qui ne pouvaient  
2250 pas venir ce soir parce que... puis on me dit: «Ah! oui. Oui, oui.» Ça fait dix ans que je travaille avec la Ville, la Ville de Montréal, comité d'accessibilité, tout ce que vous voudrez. Mais concrètement, quand il y a des événements comme ça, les élections, etc., les personnes handicapées se cognent continuellement. Non accessible. Non accessible. Alors, c'est tout simplement que oui, il y a des règlements...

2255 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bossé.

2260 **M. LÉON BOSSÉ :**

J'aimerais que vous fassiez la recommandation que ça passe dans les faits concrets et non pas que ça reste simplement sur papier.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. LÉON BOSSÉ :**

2270

Il y a des améliorations qui ont été faites...

**LE PRÉSIDENT :**

2275

Mais je vais vous dire aussi, pour ce soir, je voudrais m'excuser au nom de l'Office que l'espace n'ait pas été davantage accessible. Nous-mêmes, on s'est établi comme règle, et comme on est nous-mêmes imparfaits, même si on essaie de s'améliorer, il arrive des fois – et c'est le cas ce soir – que l'endroit n'est pas nécessairement accessible. Et croyez-moi, ça n'est certainement pas une habitude de notre part. Merci beaucoup, monsieur Bossé.

2280

Je recevrai une prochaine personne avant la pause. Je veux vous dire également qu'au cours des cinq prochaines minutes, il y a des gens qui pourront s'inscrire; ceux qui veulent poser des questions, on laissera le registre ouvert encore cinq minutes. Mais, après, nous fermerons le registre des questions pour ce soir. Et après le prochain intervenant, nous prendrons une pause de quelques minutes.

2285

Donc, j'appelle maintenant monsieur Luc Beauchemin. Bonsoir, monsieur Beauchemin!

**M. LUC BEAUCHEMIN :**

2290

Bonsoir, monsieur le président, membres de la commission! Je me présente, Luc Beauchemin. Je suis nouveau propriétaire, nouvel arrivé dans l'arrondissement.

**LE PRÉSIDENT :**

2295

Vous parlez de l'arrondissement Mercier?

**M. LUC BEAUCHEMIN :**

2300

Pardon. L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

**LE PRÉSIDENT :**

2305

Oui.

**M. LUC BEAUCHEMIN :**

2310

Étudiant et chercheur en architecture moderne. Première question. En quoi la séparation probable et prochaine de certains arrondissements risque-t-elle d'affecter la cohérence du plan pour les années à venir?

**LE PRÉSIDENT :**



2315 Très bien. Monsieur Sainte-Marie. Et, encore une fois, la question de monsieur Beauchemin, ce n'est pas la première fois qu'on nous la pose.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2320 Le Plan d'urbanisme a été conçu dans l'esprit où même si certains arrondissements redeviennent des municipalités distinctes, il continuerait de s'appliquer sur l'ensemble du territoire, donc, dans l'esprit où il relèverait du conseil d'agglomération, pour parler le jargon de la Loi 9.

2325 Cette loi, par contre, n'est pas claire quant à cet élément. Nous avons signalé la chose au ministère des Affaires municipales qui ont eux-mêmes admis qu'ils réalisaient que cette chose devait donc être clarifiée, puisqu'au moment où la loi a été créée, bon, il y a eu apparemment un oubli dans le tourbillon de rédaction de la loi.

2330 Donc, le plan est conçu dans l'esprit où il continuera de s'appliquer à l'ensemble du territoire quoi qu'il advienne, mais nous n'avons pas encore de certitude à ce niveau.

**LE PRÉSIDENT :**

2335 Et, à ce moment-là, est-ce qu'on sait au moins dans quel sens travaille le ministère pour assurer justement le maintien de cette cohérence?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2340 Les fonctionnaires du ministère avec qui on est en contact voyaient tout à fait l'intérêt de notre point de vue et concevaient que, puisque précédemment à la création de la nouvelle ville, il y avait un schéma d'aménagement qui s'appliquait au même territoire, c'est-à-dire au territoire de la Communauté urbaine de Montréal, qu'il serait tout à fait logique que maintenant que la Communauté métropolitaine englobe toute la région métropolitaine, il continue d'y avoir un Plan d'urbanisme qui s'applique à l'échelle du territoire actuel de Montréal.

2345 Mais, évidemment, il s'agit de l'opinion des fonctionnaires à qui on a parlé et ce sont, bien sûr, les autorités politiques qui décideront.

**LE PRÉSIDENT :**

2350 Très bien.

Monsieur Beauchemin, vous avez une deuxième question?

**M. LUC BEAUCHEMIN :**

2355

Oui. Deuxième et dernière question. Ça commence par un bravo. Bravo pour le travail. C'est un travail très complexe. J'ai bien peur que la deuxième question ajoute un peu de complexité.

2360

Dans son concept de parcours riverain, le plan tiendra-t-il compte des transformations possibles des berges résultant de multiples facteurs liés au scénario connu de changements climatiques. Et je peux même ajouter que la question pourrait être étendue à l'ensemble du plan, notamment à la préparation du bâti résidentiel dans le concept d'architecture de qualité et tout ça.

2365

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je vais demander à mon collègue Stéphane Conant de répondre à la question.

**LE PRÉSIDENT :**

2370

Monsieur Conant.

**M. STÉPHANE CONANT :**

2375

Sur la question des transformations induites par les changements climatiques, j'aimerais peut-être juste avoir un peu d'éléments de contexte.

**LE PRÉSIDENT :**

2380

Pouvez-vous préciser votre question un petit peu, monsieur Beauchemin?

**M. LUC BEAUCHEMIN :**

2385

Je pense à très long terme. Disons ma pensée est orientée vers le long terme. On veut, par exemple, faire des aménagements en fonction de limites connues des berges. Plusieurs scénarios concernant les changements climatiques pourraient, par exemple, inclure le retrait des berges, donc ce qui vient tout modifier les aménagements. Ça, c'est en parlant du parcours riverain.

2390

Mais je pourrais parler d'architecture de qualité aussi, si on pense à des périodes de chaleur ou des périodes de froid plus intense, prévoit-on dans les règlements qui encouragent la transformation ou l'amélioration du bâti, l'inclusion de notions de contrôle climatique intérieur pour la qualité?

2395 **LE PRÉSIDENT :**

On va aller voir et, là, j'imagine que vous n'avez quand même pas *The day after tomorrow* en tête?

2400 **M. LUC BEAUCHEMIN :**

Non, non, pas du tout, monsieur.

2405 **LE PRÉSIDENT :**

Sûrement pas.

**M. LUC BEAUCHEMIN :**

2410 Non. C'est pour ça que je vous dis que je vous parle de long terme. On parle de changements progressifs et à très long terme, qui sont là. Et avec lesquels on doit faire affaires. Les États-Uniens ont déjà des commissions qui s'occupent de la question depuis à peu près une dizaine d'années. J'en entends pas parler ici.

2415 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on va voir si ces considérations-là ont été prises en compte et, si oui, jusqu'où, compte tenu de l'horizon avec lequel le plan a été fait.

2420 **M. STÉPHANE CONANT :**

2425 C'est ça. Dans un premier temps, donc, préciser que l'horizon d'application du plan couvre une période de dix ans. Donc, il est certain que toutes les orientations qui sont développées visent le long terme, mais pour ce qui est de l'application, on est dans un horizon de dix ans.

2430 Pour la question du parcours riverain, de l'impact à très long terme des modifications climatiques sur le paysage, sur en fait les terrains qui seraient disponibles, c'est un peu à ça que monsieur fait allusion, je crois, aux transformations de la berge dans la mesure où il y aurait moins d'eau et donc qu'on se retrouverait avec une berge éloignée, il faudrait voir. Actuellement, on n'a pas vraiment envisagé ces transformations climatiques là dans la définition du parcours riverain et dans ce qu'on compte encadrer par le parcours riverain.

2435 Sur la question de l'adaptation des bâtiments, de l'architecture des bâtiments aux conditions microclimatiques, le plan favorise bien entendu l'utilisation de matériaux durables. On évoque aussi la planification de grilles de rues qui tiennent compte de maximiser les conditions d'ensoleillement, de limiter les effets du vent sur les constructions.

2440 Mais pour ce qui est d'une adaptation spécifique des bâtiments du parcours riverain aux conditions microclimatiques, on n'est pas allés jusque là, non.

**LE PRÉSIDENT :**

2445 Très bien.  
Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2450 C'est parce que monsieur évoque des changements attribuables donc aux grands changements climatiques, avec une variabilité plus grande et donc des extrêmes plus grands. On a déjà évoqué antérieurement, quelqu'un est venu en audience le premier soir nous parler de critères de bâtiments verts, par exemple.

2455 Est-ce qu'on peut s'attendre à de nouvelles normes de construction qui puissent prévoir ces écarts de température, donc des moments plus chauds en été, beaucoup plus chauds en été, avec des changements plus brusques de température. Je pense que c'est un peu ce que vous évoquez. On a abordé les berges tantôt. On nous a dit, bien, c'est à tous les dix ans. On pourrait peut-être s'ajuster. Mais le bâti, lui, c'est autre chose.

2460 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2465 Les normes de construction sont établies par le Code du bâtiment qui est en révision. On peut mentionner que l'opération Solidarité 5 000 logements, qui est en cours présentement pour ajouter à Montréal 5 000 nouveaux logements abordables, tient compte justement d'un programme d'efficacité énergétique qui s'appelle le Novoclimat logement. L'idée étant justement d'avoir une plus grande efficacité énergétique et d'économiser l'énergie dans ces nouvelles constructions.

**LE PRÉSIDENT :**

2470 Très bien. Merci beaucoup, monsieur Beauchemin.

**M. LUC BEAUCHEMIN :**

2475 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2480 Première chose. Le registre pour les questions est maintenant fermé. Nous allons prendre une pause. Il reste qu'au retour de la pause, nous avons encore 14 personnes d'inscrites. Je vais donc demander à ceux qui se sont inscrits pour d'autres questions et, bien sûr, nous voulons en recevoir le plus grand nombre possible, mais vous comme moi, on ne veut pas finir à

2485 des heures indues, s'il y en a donc qui ne peuvent pas soit se présenter à une autre des audiences au cours des prochains jours ou qui ne peuvent pas revenir demain soir, je vous demanderais de le signaler à la table d'accueil et je vous dirai au retour comment on essaiera d'accommoder tout le monde.

2490 Juste pour votre information, normalement, il y a une assemblée prévue mercredi soir le 2 juin dans le sud-ouest au métro Lionel-Groulx; le 7 juin, la semaine prochaine, à l'Office de consultation publique qui a ses bureaux au centre-ville; et le 9 juin, au Centre de loisirs Saint-Mathieu qui est du côté de Saint-Michel. C'est juste pour vous donner des points de repère géographiques pour les prochaines assemblées.

2495 Encore une fois, la commission n'exclut pas de tenir une séance demain soir, si nécessaire, mais on veut avoir un aperçu des gens d'abord qui voudraient poser des questions et éventuellement qui voudraient intervenir, avant de prendre une décision.

2500 Donc, nous prenons une pause de dix minutes et je demande aux personnes concernées de donner leur information à la table.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

2505 **LE PRÉSIDENT :**

2510 Voulez-vous vous asseoir, s'il vous plaît? Nous allons reprendre. Alors, avec votre coopération, pour le moment, il n'y a pas matière à tenir une autre réunion demain soir. Donc, on va essayer de recevoir les gens pour poser des questions. Je recevrai en priorité les personnes qui n'ont pas encore posé de questions. Donc, les gens qui se sont inscrits une deuxième fois, la commission les recevra à la fin, si nous avons le temps. Sinon, le cas échéant, les gens pourront peut-être envoyer leurs questions par écrit à la commission. On verra, à ce moment-là, à essayer d'y donner suite.

2515 Alors, j'appelle monsieur Pierre Brisset. Bonsoir, monsieur Brisset!

**M. PIERRE BRISSET :**

2520 Bonsoir, monsieur Paré! Monsieur le président, monsieur Beauchamp, madame Chauvin, je vous remercie de m'avoir reçu. Il y a juste une petite lacune que je voudrais porter à votre attention. C'est quand vous avez dit que le registre était ouvert pour s'inscrire pour des questions, j'étais quatrième en ligne, mais on m'a transféré à un deuxième registre. Donc ça m'a tout décalé, tous ceux qui me suivaient, dans un deuxième registre. Bon, moi, je suis patient, je peux attendre, mais peut-être certaines personnes pourraient être offusquées par ça.

2525

Alors, mes questions, j'ai droit à deux questions, alors, je vais être bref. Je vais poser ma question. Est-ce que Montréal s'est jamais posé la question s'il y avait vraiment besoin d'une autoroute urbaine au travers de ce centre-ville?

2530 Permettez-moi de valoriser ma question, parce que c'est une question assez vague.

**LE PRÉSIDENT :**

Très, très rapidement.

2535

**M. PIERRE BRISSET :**

Très rapidement. Mais il faut comprendre que vous m'avez passé huitième. Avant 76, le débat était de refuser une autoroute urbaine. Après 76, on ne fait qu'accommoder cette autoroute. Effectivement, le plan qui est ressorti aujourd'hui de la Ville de Montréal, c'est de reporter l'engouement de la rue Papineau à la rue Alphonse-D. Roy.

2540

Un peu l'effet comme un égout de 8 mètres qu'on essaie de refouler dans un égout de 3 mètres et c'est ça qui fait les inondations que mon collègue a mentionnées tout à l'heure, le refoulement dans les quartiers. C'est que c'est une grosse infrastructure qu'on essaie d'accommoder avec un autre type d'infrastructure et il y a une incongruité importante.

2545

Si je vous cite des villes canadiennes...

2550

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Brisset, je m'excuse, je vous interromps. Votre question, s'il vous plaît. Vous êtes en train de faire un long exposé...

2555

**M. PIERRE BRISSET :**

Non, non.

**LE PRÉSIDENT :**

2560

... alors, je vous demande votre question. On verra après si elle doit être appuyée de considérations.

**M. PIERRE BRISSET :**

2565

Bien. La question, c'est est-ce que Montréal s'est penchée sur la question de: est-ce que la Ville a besoin d'une autoroute à travers son centre-ville. J'ai...

**LE PRÉSIDENT :**

2570

Très bien. Votre question est claire.  
Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2575

À travers le centre-ville, l'autoroute Ville-Marie évidemment existe déjà. La configuration de la rue Notre-Dame modernisée fait l'objet, comme on disait plus tôt, d'un examen présentement par rapport à différentes pistes d'intervention.

**LE PRÉSIDENT :**

2580

On peut quand même étendre un petit peu là-dessus. L'autoroute Ville-Marie est une autoroute qui s'arrête quelque part à la sortie est du centre-ville.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2585

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

2590

Qu'est-ce qui était prévu quand on l'a planifiée? Et est-ce qu'il y a des scénarios alternatifs qui avaient été envisagés à cet égard? Et, sinon, où est-ce qu'on en est aujourd'hui?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2595

Je pense que ce qui avait été prévu à l'époque, effectivement, c'était de poursuivre l'autoroute vers l'est. Depuis, les mentalités ont évolué, les besoins ont évolué. C'est ce qui nous amène donc dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à évaluer différentes options, en particulier celle de faire un boulevard urbain qui va permettre donc d'accommoder la circulation, mais de répondre également à des impératifs d'intégration urbaine.

2600

**LE PRÉSIDENT :**

2605

Très bien. Votre deuxième question, monsieur Brisset? Parce que, souvenez-vous, et vous le savez, vous êtes un habitué, les opinions que vous avez, les commentaires, vous avez l'occasion de les faire...

**M. PIERRE BRISSET :**

2610

Oui, ça, je comprends très bien.

**LE PRÉSIDENT :**

... à un autre moment et dans un mémoire.

2615

**M. PIERRE BRISSET :**

Ça, je comprends très bien. Mais j'ai fait maints mémoires là-dessus...

2620

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. PIERRE BRISSET :**

2625

... puis je ne l'ai pas vu dans vos réflexions. Parce que la première question voulait mener à la deuxième question, mais on m'a dit à la Ville de Montréal ou dans d'autres présentations que vous avez faites, que Souigny, l'avenue Souigny dans l'est est conçue pour une capacité de 50 000 véhicules. En tout cas, c'est ça que j'ai entendu dire à maintes reprises de vos organismes.

2630

Alors, il faut comprendre que les véhicules sur la rue Souigny, une fois qu'ils sont sur Souigny, sortent de l'île de Montréal, les camionneurs surtout, il n'y a pas d'autres sorties dans Montréal, une fois que vous êtes sur la rue Souigny. Vous allez soit vers le tunnel ou vous montez à la métropolitaine, mais il n'y a aucune sortie pour le camionnage sur les artères de l'est de l'île de Montréal.

2635

Alors, à maintes reprises, j'ai présenté à plusieurs organismes de la Ville de Montréal, le ministère, etc., et j'ai encore pas vu ça, parce que vous parliez de créer un axe nord-sud au niveau de la rue Bourget. Mais pourquoi pas prendre l'autoroute 25, la reconfigurer avec l'échangeur Souigny, de façon telle que je l'ai présentée à maintes reprises, de façon que l'autoroute 25 deviendra une des deux artères nord-sud qui dessert à la fois la rue Notre-Dame - Port de Montréal, la rue Sherbrooke, toutes les industries qui sont raccordées à la rue Sherbrooke, évidemment, Métropolitain, Henri-Bourassa...

2640

2645

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça votre question, monsieur Brisset?

**M. PIERRE BRISSET :**

2650

C'est ça ma question.



**LE PRÉSIDENT :**

2655 D'accord. Donc, l'autoroute 25 et le genre de raccordement dont parle monsieur Brisset, est-ce que ça a été considéré ou est-ce que ça pourrait l'être dans la conception du réseau routier, monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2660 Effectivement, on envisage de prolonger l'autoroute 25 vers le nord, vers Laval. Quand je dis «on», c'est le ministère des Transports qui étudie ça en ce moment. Nécessairement, ça ferait un autre lien nord-sud dans la partie est de Montréal. Mais, évidemment, vu la configuration actuelle, ça serait plus une voie de transit qu'un lien desservant de façon précise les secteurs  
2665 traversés.

C'est clair que le lien Bourget-Forget va être conçu en fonction de la présence ou non du pont de l'autoroute 25 vers Laval.

**LE PRÉSIDENT :**

2670 Et dans l'hypothèse où ce pont-là ne serait pas fait, qu'est-ce qui est envisagé malgré tout, surtout dans la partie sud de l'île et en rapport avec ce que disait monsieur Brisset, pour les liaisons entre la rue de Souigny et les différents secteurs qui sont à relier?  
2675

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Pour la rue Souigny, on parle plutôt du projet de la rue Notre-Dame qu'on a évoqué plus tôt.  
2680

**LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous développer un peu là-dessus?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Bien, je demanderais dans ce cas-là à ma collègue Francine Leduc à nouveau, qui connaît le dossier, comme vous savez, puisque c'est le sien, de répondre à la question.  
2685

**M. PIERRE BRISSET :**

2690 Il faut comprendre que l'entrée du Port se fait par de Boucherville qui est une voie de service de l'autoroute 25.

2695 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Leduc.

2700 **Mme FRANCINE LEDUC :**

2700

Bonsoir! Il faut se rappeler aussi que la rue Souigny est venue suite à des problèmes qu'on avait le long de l'autoroute 25, la rue Curateau vivait des problèmes très particuliers en termes de bruits sonores très élevés. Et de façon à détourner les véhicules qui provenaient du Port de Montréal et de façon à faire en sorte que justement soit allégé le nombre de véhicules qui circulaient sur Curateau, on les a détournés via la rue Notre-Dame et poursuivre sur Souigny de façon à se retrouver rapidement sur les voies rapides.

2705

2710

Donc, dans le cas de Bourget, je pense que monsieur Sainte-Marie a bien expliqué que le boulevard Bourget et la poursuite de Forget était un axe vraiment de nature beaucoup plus locale, de façon à améliorer la desserte des zones autant industrielles, résidentielles qui se trouvent à proximité.

Pour ce qui est de l'autoroute 25, la desserte est beaucoup plus différente. Si on a une éventualité de poursuite vers Laval, la desserte est différente à ce moment-là.

2715

Pour ce qui est de la poursuite de tout ce lien, c'est sûr qu'il y a une poursuite soit sur la 40 ou quelques-uns vont se retrouver éventuellement sur Notre-Dame mais à moindre niveau.

2720 **LE PRÉSIDENT :**

2720

Merci.

**M. PIERRE BRISSET :**

2725

Il y a une affaire que vous avez oublié de mentionner. C'est que l'entrée obligatoire depuis le 11 septembre 2001, c'est de Boucherville, qui est une voie de service de l'autoroute 25. Donc, tout le détour par Souigny n'alimente pas l'entrée du Port par...

2730 **LE PRÉSIDENT :**

2730

Monsieur Brisset, merci. Vous avez posé vos deux questions.

**M. PIERRE BRISSET :**

2735

Non. J'ai posé mes deux questions, mais je n'ai pas eu de réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. On est allés chercher l'information qu'on pouvait dans les circonstances.

2740

**M. PIERRE BRISSET :**

Est-ce que vous pouvez regarder les documents que j'ai déposés à vos différentes commissions pour voir ce que j'ai essayé de dire auparavant. J'apprécierais. Merci.

2745

**LE PRÉSIDENT :**

On en prend note, monsieur Brisset.

2750

Monsieur Philippe Côté. Bonsoir, monsieur!

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Bonsoir, messieurs, madame!

2755

**LE PRÉSIDENT :**

Votre première question.

2760

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Ma première question concerne le transport des matières dangereuses par camions-citernes qui sont surtout des matières pétrochimiques, que j'ai pas noté dans aucune des présentations jusqu'à date, parce que le pôle pétrochimique est à l'est et les voies de sortie, vu que c'est de la matière d'exportation, sont la rue Notre-Dame, enfin, bref, le réseau artériel de l'est d'à peu près une dizaine de kilomètres en milieu urbanisé, pour aller soit rejoindre le pont Jacques-Cartier et donc, à ce moment-là, sortir de l'île de Montréal pour aller rejoindre Longueuil, donc aussi un autre milieu hautement urbanisé.

2765

2770

**LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi votre question?

2775

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Bien, je veux dire, c'est ce que je décris actuellement le parcours des matières dangereuses. Ou soit, par exemple, la rue Saint-Antoine dans le centre-ville pour aller prendre l'autoroute Bonaventure pour le pont Champlain.

2780 **LE PRÉSIDENT :**

Mais quelle est votre question, monsieur Côté?

2785 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Je veux dire, pourquoi il n'y a pas de notion d'alternative au transport de matières dangereuses par camionnage?

2790 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, dans le Plan d'urbanisme et en particulier en ce qui concerne le transport, comment est traitée la question du transport des matières sujettes à réglementation, que ce soit des explosifs ou autres, ou le transport des produits pétroliers par camions?

2795 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2800 On a mentionné plus tôt, ce soir, qu'un Plan de transport est en voie d'élaboration, fera l'objet d'une consultation publique dans la première moitié de l'année prochaine. Ce Plan de transport va comprendre un plan de camionnage couvrant tout le territoire de Montréal, où sera traité le transport justement des marchandises, y compris celui des matières dangereuses.

**LE PRÉSIDENT :**

2805 Est-ce qu'il y a actuellement une évaluation ou un état de situation concernant soit les risques associés à ce transport-là ou les secteurs plus exposés qui existe dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2810 Non. Il n'y a pas eu d'étude dans ce sens-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2815 Est-ce que c'est quelque chose qui est appelé à faire partie de l'élaboration du Plan de transport?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2820 Du Plan de transport, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Votre deuxième question, monsieur Côté.

2825 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui. J'aimerais comprendre le type de planification détaillée pour la gare de triage Outremont. J'en parle parce que nous sommes dans un ordre de 10 à 15 ans de planification. J'aimerais comprendre pourquoi la gare de triage Hochelaga-Centre-Sud n'a pas fait d'un type de planification identique pour donner accès au fleuve entre Berri et Bercy.

2830 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, justement, non seulement parler d'Outremont mais de comparer la situation de deux cours de triage, monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2840 Alors, on s'entend que la voie du Canadien Pacifique qu'on voit ici, qui longe effectivement Hochelaga, qui traverse le Plateau et qui s'en va vers la cour de triage Côte-Saint-Luc, donc, cette voie du CP est l'axe principal de desserte du Port en termes ferroviaires. C'est-à-dire que les marchandises transitent par bateau et, ensuite, par train vers d'autres destinations et passent à peu près entièrement par ce couloir.

2845 La cour de triage Hochelaga qui est ici évidemment est nécessaire pour que les trains puissent faire la manoeuvre vers le nord. On voit d'ailleurs que le virage a été conçu il y a longtemps quand le Port était concentré dans ce qui est maintenant le Vieux-Port. Maintenant, le Port se situe un peu plus en aval et les trains doivent donc manoeuvrer pour remonter la voie du CP.

2850 La cour de triage d'Outremont n'est pas du point de vue de la Ville de Montréal nécessaire aux opérations ferroviaires, puisque, effectivement, elle se situe sur une voie de transit des trains depuis le Port vers la grande cour, l'immense cour de triage de Côte-Saint-Luc qui, elle, pour l'instant est maintenue dans sa fonction.

2855 **LE PRÉSIDENT :**

2860 Qu'est-ce que vous pouvez nous dire par comparaison puis pour reprendre un peu la référence de monsieur Côté de la cour de triage qu'on retrouve dans Hochelaga? Il y a au moins un épi de voies qu'on voit sur le plan de l'arrondissement.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2865 Ce qu'on peut dire, c'est qu'elle est confirmée dans sa vocation actuelle, parce que justement elle est nécessaire aux opérations de transport entre le Port et la cour de triage. Contrairement à la cour d'Outremont qui, elle, du point de vue de la Ville... le Canadien Pacifique a un point de vue qui se rapproche tranquillement de celui de la Ville, mais la Ville de Montréal

estime donc que la cour d'Outremont n'est pas nécessaire aux opérations ferroviaires et que la cour de triage Hochelaga l'est.

2870

**LE PRÉSIDENT :**

Dans une photo qu'on a vue à un moment donné assez rapidement, on voit qu'à un endroit, la rue Notre-Dame – appelons-la du moins comme ça pour le moment – et des voies ferrées se longent dans le bout du Port. Est-ce que, comme disait monsieur Côté, on a pensé ou on envisage de rétablir une forme de liaison visuelle ou autre avec le fleuve, en dépit de l'existence de ces voies-là?

2875

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je pense que le contact visuel avec l'eau et le contact physique avec l'eau est une priorité partout, tout le long du parcours riverain. C'est clair que les priorités devront être établies et que, en même temps, d'autres considérations doivent être prises en compte en termes de besoins économiques.

2880

2885

Le Port est un élément important de l'économie de Montréal et on doit donc s'assurer qu'il puisse poursuivre ses opérations et son développement dans les années à venir dans un territoire qui, somme toute, est assez restreint. Le Port de Montréal réussit, par rapport à d'autres ports ailleurs, à être extrêmement efficace dans ses opérations en termes de tonnage par kilomètre carré.

2890

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Sainte-Marie.

Merci, monsieur Côté.

2895

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

J'aurais une sous-question, à ce moment-là. Si le corridor ferroviaire du CP est une priorité à conserver, est-ce que la Route verte, à ce moment-là, qui est annoncée...

2900

**LE PRÉSIDENT :**

La piste cyclable?

2905

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, la piste cyclable, est-ce qu'elle va être priorisée ou pas?

2910 **LE PRÉSIDENT :**

Rapidement, une réponse.

2915 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Une zone tampon entre les zones résidentielles et le corridor ferroviaire.

2920 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

La Route verte correspond en fait à une voie cyclable transquébécoise – on la voit apparaître ici – qui va s'insérer dans l'emprise de la voie du CP. Donc, l'emprise, c'est la largeur de terrain qui est propriété du Canadien Pacifique. Cette propriété n'est pas entièrement occupée par des voies de chemin de fer et, l'idée, c'est donc de faire en sorte que la piste cyclable s'insère. Il est possible qu'elle joue un rôle de tampon, mais son rôle premier est effectivement de

2925 créer un cheminement vélo qui serait sécuritaire pour les usagers.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci, monsieur.

2930 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Merci.

2935 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Côté.

2940 J'avais le nom de monsieur Bernard, mais je comprends qu'il a quitté. Maintenant, monsieur André Villeneuve, s'il vous plaît. S'il est là.

Est-ce que monsieur Réal Bergeron est là? Parfait. Bonsoir, monsieur Bergeron!

2945 **M. RÉAL BERGERON :**

Bonsoir, monsieur le président! Bonsoir, madame, bonsoir, monsieur! Je voudrais faire d'abord un bref commentaire concernant la localisation des séances de consultation. Je pense qu'il aurait été souhaitable peut-être qu'il y ait des consultations qui se fassent plus dans l'est. Parce qu'on est quand même loin géographiquement de Pointe-aux-Trembles et de Rivière-des-Prairies. Donc, je pense que ça aurait été souhaitable.

2950 Première question, c'est concernant le prolongement éventuel de l'autoroute 25 jusqu'à Laval. Compte tenu des objectifs du Plan d'urbanisme en matière de transport, c'est-à-dire la

2955 réduction de la circulation automobile et favoriser le transport collectif, je voudrais savoir quelle est la position de la Ville face à ce projet qui pourrait se réaliser éventuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

2960 Donc, la position actuelle de la Ville sur le prolongement...

**M. RÉAL BERGERON :**

L'éventuel prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval.

2965 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2970 Comme on l'a mentionné, le projet de prolongement ou l'hypothèse d'un prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval est présentement étudié par le ministère des Transports. Je vais vous citer précisément ce que dit le Plan d'urbanisme là-dessus. Alors, ça se trouve à la page 52 du document. On dit donc que:

2975 *«Le MTQ étudie un scénario de parachèvement de l'autoroute 25 qui comprendra la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies et un corridor de transport collectif.»*

2980 *Lorsque la Ville de Montréal prendra connaissance des études du ministère, les résultats justifiant sa réalisation devront entre autres démontrer l'amélioration de la desserte de secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement du secteur est de l'île, l'intégration d'aménagement propice au transport collectif et au vélo, la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions le long des boulevards Henri-Bourassa et Pie IX, et la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny.»*

2985 Alors, tout ce que je viens d'énoncer correspond finalement aux objectifs de la Ville par rapport au secteur. C'est une autre façon de dire que la Ville n'est pas convaincue a priori que le prolongement de l'autoroute et la construction d'un pont vers Laval répondraient à ces objectifs mais, évidemment, si le ministère réussit à le démontrer, la Ville pourra se prononcer quant à la pertinence comme telle de l'autoroute.

2990 **LE PRÉSIDENT :**

2995 Est-ce que le maintien de la situation actuelle est générateur de problème ou est acceptable?



**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oh! Voilà une belle question!

3000

**LE PRÉSIDENT :**

Je me fais un peu l'écho de choses qu'on a pu entendre dans d'autres arrondissements, monsieur Sainte-Marie.

3005

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Absolument. Il y a justement différentes écoles de pensée là-dessus. C'est-à-dire que certains estiment que, par exemple, le fait qu'il n'y ait aucun pont à l'est du pont Pie IX fait en sorte que la circulation de transit à Montréal-Nord, particulièrement la circulation des camions qui provient des secteurs industriels de Rivière-des-Prairies, de Pointe-aux-Trembles, d'Anjou, est très forte et que donc la construction d'un pont sur l'autoroute 25 viendrait améliorer la qualité de vie des résidents le long de ces artères.

3010

Il y en a d'autres qui pensent que non, que le fait d'ajouter un nouveau pont ne fera qu'accroître le nombre de véhicules à Montréal et que donc la qualité de vie des Montréalais s'en trouvera diminuée.

3015

Il y a des inquiétudes par rapport au ruisseau De Montigny qui longe le corridor, enfin l'emprise du ministère des Transports qui est réservée pour l'autoroute 25.

3020

Il y a également d'autres qui s'inquiètent du fait qu'il reste des territoires – on l'a évoqué plus tôt – il reste des territoires importants, soit à développer, soit à construire, soit à transformer dans l'est de Montréal. Il y en a donc qui craignent, vu les risques de contamination de ces terrains-là, que la création d'un lien de transport vers le nord fasse en sorte que la concurrence des sites offerts à Laval et sur la Rive-Nord soit tellement forte, que les terrains montréalais ne puissent jamais se développer.

3025

Donc, il y a plusieurs écoles de pensée. Le débat est loin d'être clos.

3030

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Monsieur Bergeron, avez-vous une deuxième question?

3035

**M. RÉAL BERGERON :**

Oui, une deuxième question. C'est concernant la gestion des matières résiduelles qui doit se faire, en principe, à ce que je sache, si possible sur le territoire des villes concernées.

3040

Dans le Plan d'urbanisme, je n'ai pas vu de mention de lieu de localisation d'équipement de gestion des matières résiduelles. Je voudrais savoir qu'est-ce qu'il en est là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

3045

Parfait.

Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3050

Le dossier va être traité par la CMM. Ce qu'on évoque dans la Stratégie de développement durable qui est en relation avec l'orientation 2.7, qui se trouve donc à la page 173, ce qu'on évoque, c'est que le Plan stratégique de développement durable – c'est son nom – qui va être rendu public au courant de 2004 et faire l'objet d'une consultation publique, que ce plan permettra donc d'aborder la question de la gestion des déchets.

3055

On mentionne également, en relation avec les secteurs d'emplois, que de telles activités devraient se retrouver dans des secteurs industriels de façon justement à minimiser les nuisances pour les Montréalais.

3060

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, est-ce que dans l'état actuel des connaissances, il est susceptible d'y avoir soit de nouveaux centres de traitement ou des nouveaux sites d'enfouissement ou autres requis à l'intérieur du territoire? Et, si oui, à quelles conditions seraient-ils localisés et aménagés?

3065

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Il n'y a pas de conclusion là-dessus en ce moment.

3070

**LE PRÉSIDENT :**

Faute de planification de votre part ou faute d'information en provenance de la CMM?

3075

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Justement, la CMM est responsable du Plan métropolitain de gestion des déchets, et tant que les orientations n'auront pas été établies à ce niveau-là, évidemment la planification au niveau municipal ne pourra pas se faire.

3080

**LE PRÉSIDENT :**

Et quand peut-on s'attendre à avoir soit un plan ou du moins des éléments de réponse à la question soulevée par monsieur Bergeron?

3085

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Monsieur Ducas va répondre à cette question.

3090

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Ducas.

3095

**M. SYLVAIN DUCAS :**

Rapidement, le Plan de gestion des déchets à l'échelle métropolitaine de la CMM était attendu au cours de cette année. On attend une réponse dans le courant, soit à la fin de cette année, soit au début de 2005.

3100

Chose certaine, les indications que nous avons à ce moment-ci, c'est que le Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal aura certains critères et certaines informations à ce sujet. Ce plan devrait être livré au plus tard en septembre de cette année 2004. Il y aura audiences publiques. Il sera soumis donc à une consultation publique et on attend des informations à ce sujet, et on n'en a pas plus pour l'instant.

3105

**M. RÉAL BERGERON :**

Merci, monsieur le président. Bonsoir.

3110

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Bergeron.

J'ai maintenant le nom de madame Renée Martin.

3115

**Mme RENÉE MARTIN :**

Messieurs, mesdames, bonjour!

3120

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, madame Martin.

3125

**Mme RENÉE MARTIN :**

J'aurais effectivement deux questions, parce que depuis que je m'intéresse, je dirais, au plan d'aménagement, particulièrement au plan d'aménagement d'Hochelaga-Maisonneuve et de l'est de la Ville, considérant que Hochelaga-Maisonneuve est dans une enclave jusqu'à

3130 de Coubertin, je voudrai connaître la situation de l'entreposage qui se trouve dans Hochelaga-Maisonneuve, un entreposage dit qui peut être sur les bords d'une gare de triage, mais un entreposage de gros bâtiments dispersés dans le résidentiel. Il y en a. Il y en a même beaucoup. Et j'aimerais savoir si cela a été traité seulement...

**LE PRÉSIDENT :**

3135 Vous adressez votre question à la commission.

**Mme RENÉE MARTIN :**

3140 J'adresse cette question de l'entreposage dans Hochelaga-Maisonneuve. En a-t-on conscience, d'abord? L'a-t-on étudiée? Qu'avons-nous fait? Que faisons-nous de cet entreposage vu que Hochelaga-Maisonneuve actuellement, comme disait Normand Robert, monsieur Normand Robert, c'est une éponge. Alors, l'entreposage...

3145 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, votre question est bien comprise. La fonction entreposage et je comprends comme fonction significative...

3150 **Mme RENÉE MARTIN :**

Dispersé dans le résidentiel.

**LE PRÉSIDENT :**

3155 ... alors quel est l'état de la situation? Et comment c'est abordé dans le Plan d'urbanisme. Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3160 On voit à l'écran, monsieur le président, le plan d'affectation du sol qui définit donc les usages autorisés. On voit donc, ici dans le coin gauche, Hochelaga-Maisonneuve est essentiellement un secteur qui est identifié comme secteur résidentiel. La couleur beige correspond donc à l'affectation secteur résidentiel où évidemment, ce qu'on privilégie, ce sont des milieux de vie de qualité qui comprennent, comme je le mentionnais plus tôt, de l'habitation, des commerces, des équipements collectifs, des parcs.

3165 Le secteur comprend effectivement un certain nombre de bâtiments industriels qui pourront ou non, selon le zonage qui sera décidé en arrondissement -- dans ces bâtiments, on pourra poursuivre ou non des activités industrielles.

3170 Je vais vous citer les mots précis qu'on utilise. On dit:

3175 *«Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation – c'est-à-dire le zonage – pourra reconnaître ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.»*

3180 Il faut comprendre que les usines à l'époque se construisaient en plein secteur résidentiel. Certaines ont déjà fait l'objet de recyclage à des fins résidentielles, par exemple. On mentionnait la rue Pierre-de Couberbin justement, par exemple, dans le secteur, mais d'autres conservent leur vocation.

3185 On peut mentionner que le secteur de Rouen, qui est situé évidemment de part et d'autre de la rue du même nom, et qui est identifié dans le Plan d'urbanisme actuel, celui qui va être remplacé donc par le nouveau qui est proposé, était identifié comme secteur industriel et qu'on les identifie maintenant comme secteur mixte.

3190 Alors, secteur mixte, ça veut dire un secteur comprenant à la fois des activités d'emplois et des activités résidentielles. Ce qui veut dire que les activités d'emplois qu'on y trouvera seront beaucoup moins nuisibles que les activités industrielles traditionnelles qui, elles, bien sûr, demeureront dans le secteur, par exemple, du boulevard L'Assomption. Mais là, ce n'est pas de ça qu'on parle; on parle vraiment, si j'ai bien compris, du secteur Hochelaga-Maisonneuve dans sa partie résidentielle.

3195 **LE PRÉSIDENT :**

3200 De façon générale, monsieur Sainte-Marie, quand on parle de fonction entreposage, est-ce qu'il y a des formes de cet usage-là qui sont plus compatibles avec la fonction résidentielle et qu'on serait prêts à laisser dans une affectation mixte? Ou si, au contraire, vous considérez que l'entreposage en général aurait intérêt à s'installer ailleurs?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3205 Le problème...

**Mme RENÉE MARTIN :**

Ça génère des camions.

3210 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

... ce n'est pas la fonction comme telle, l'entreposage comme tel qui pose problème, que les nuisances que ça peut causer en termes de circulation, en termes de danger aussi.

3215 J'attirerais votre attention également sur le document complémentaire dont on parle finalement assez rarement et qui traite à la section 2.3 justement des usages générateurs de

nuisances. L'objectif, c'est de limiter justement les conflits d'interface posés par la présence d'usages générateurs de nuisances; donc, de faire en sorte que des usages d'entreposage, s'ils sont autorisés, ne causent pas des nuisances indues au voisinage.

3220

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Madame Chauvin, vous aviez une précision à demander.

3225

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Sur la carte des secteurs à revitaliser, je me demandais si l'identification du secteur Hochelaga-Maisonneuve visait une revitalisation vers le résidentiel, par exemple par le réemploi d'anciens bâtiments d'entreposage.

3230

J'ajouterais à cela à votre dernière réponse, vous parlez de nouvelles autorisations, mais je crois que la question de madame fait référence à des utilisations actuelles. Est-ce qu'il y a une nuance à apporter?

3235

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Première question par rapport...

3240

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Des secteurs à revitaliser.

3245

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

... aux secteurs à revitaliser, évidemment, il s'agit, vous avez raison, de secteurs résidentiels qu'on entend revitaliser dans ce sens-là, souvent justement en favorisant le déplacement d'usages nuisibles ou enfin l'abolition dans le secteur d'usages nuisibles et le recyclage de bâtiments, si la structure est appropriée, vers des fonctions résidentielles.

3250

La deuxième partie de la question portait sur?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

3255

Les usages qui sont autorisés et ceux qui le seront. Notamment, il me semble vous avoir entendu dans une autre séance que l'évolution du transport des marchandises fait en sorte que le gabarit des camions maintenant est mal adapté aux vieux quartiers comme celui d'Hochelaga-Maisonneuve, donc qu'on pourrait comprendre, d'après ce que vous dites, que les entreprises elles-mêmes vont trouver un avantage à se relocaliser si elles ont l'opportunité de le faire.

3260

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Tout à fait. Il y a d'ailleurs des mesures de relocalisation qui sont prévues en relation avec l'orientation qui porte sur les secteurs d'emplois.

3265

Mentionnons, par contre, qu'il existe une notion qui s'appelle les droits acquis. C'est-à-dire que même si la Ville, dans son zonage, impose qu'il n'y ait plus d'usage de tel type, tel type ou tel type, les entreprises qui sont déjà là en dérogation de ce nouveau zonage ont le droit d'y rester, tout en respectant, il y a quand même des niveaux de nuisances maximums à respecter. Mais les droits acquis sont là évidemment pour protéger les droits de propriété individuels.

3270

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Martin, votre deuxième question.

3275

**Mme RENÉE MARTIN :**

Ma deuxième question est ce que j'ai toujours ou que nous avons toujours, nous avons mis un nom là-dessus, et on l'a nommé les portes de l'est. C'est juste à la limite du quartier, je dirais du centre-ville. C'est sous le pont Jacques-Cartier, c'est-à-dire la Craig, la SAQ, etc. Et je dirais dans l'optique d'un lien entre le centre-ville et l'est, pour ne pas faire avec, je dirais, cette gare de triage une coupure d'Hochelaga-Maisonneuve. Et, pourtant, c'est un quartier limitrophe, un arrondissement limitrophe au centre-ville et il y a une coupure très nette. Pour venir, on met une heure et demie à peu près.

3280

3285

Donc, ce que je voudrais savoir, si ce projet, et un projet de nature culturelle, a été envisagé? C'est-à-dire...

**LE PRÉSIDENT :**

3290

Un projet...

**Mme RENÉE MARTIN :**

3295

... aménagement du dessous du pont Jacques-Cartier. C'était un ancien PPU.

**LE PRÉSIDENT :**

3300

Voulez-vous vous adresser à la commission, s'il vous plaît?

**Mme RENÉE MARTIN :**

Pardon.

3305 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Et au micro surtout.

3310 **Mme RENÉE MARTIN :**

Donc, savoir que devient ce projet d'aménagement, je dirais culturel et touristique, qui devait se situer à la limite du centre-ville et d'Hochelaga-Maisonneuve.

3315 **LE PRÉSIDENT :**

Sous le pont Jacques-Cartier.

**Mme RENÉE MARTIN :**

3320 Oui. C'est un grand secteur. Il y a eu, je le sais, des propositions de logements sociaux, mais on n'a même pas pensé aux logements étudiants...

**LE PRÉSIDENT :**

3325 Madame Martin, votre question est claire.

Est-ce qu'il y a des projets à caractère culturel à cette entrée de Montréal qui est le pont Jacques-Cartier ou sous le pont Jacques-Cartier ou à ses abords? Monsieur Sainte-Marie.

3330 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On a mentionné justement tantôt le fait qu'il était important de mettre en valeur, de valoriser les entrées de ville. Alors, celle du pont Jacques-Cartier en est une, bien sûr. Il y a déjà des travaux qui sont en cours pour dégager toute une esplanade allant jusqu'à la rue Ontario.

3335 Il y a également différents projets d'investissement immobilier qui ont été envisagés. Le projet de la Porte Sainte-Marie, par exemple, qui est au nord de la SAQ. Je n'ai pas l'information à savoir s'il y a des éléments culturels qui sont prévus dans ce projet, qui comprend des centaines de logements dont plusieurs de niveau abordable.

3340 Il y a également une planification détaillée qui doit se faire au niveau de l'arrondissement quant à ce territoire. En particulier, la station de pompage Craig qui se situe sous le pont Jacques-Cartier, juste à l'ouest, a été réaménagée et accueille déjà des spectacles. Donc c'est déjà là une première initiative en matière culturelle. Mais il est fort possible qu'il y en ait d'autres, je ne suis pas au courant.

3345 **LE PRÉSIDENT :**



3350 Est-ce que je pourrais quand même vous demander de vérifier si le projet de la Porte  
Sainte-Marie comporte un volet culturel?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3355 Absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

3360 Pour clarifier les choses. Sinon, si à proximité de ça ou dans le secteur situé sous le pont  
Jacques-Cartier, il y a d'autres éléments à caractère culturel ou touristique d'envisagés.

**Mme RENÉE MARTIN :**

3365 Reliés à l'est. Ce que je voudrais voir, c'est que si c'est un projet...

**LE PRÉSIDENT :**

C'est un commentaire, madame Martin. Oui, d'accord.

**Mme RENÉE MARTIN :**

3370 ... est relié à l'est.

**LE PRÉSIDENT :**

3375 C'est bien entendu. Merci.

Monsieur Beauchamp, vous avez une question?

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3380 Juste un petit complément. Si je comprends bien, ce projet-là qui existe, que vous avez  
étudié, que vous avez analysé, vous ne l'avez pas retenu dans la liste des choses  
panmontréalaises et vous le renvoyez à l'arrondissement.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3385 C'est-à-dire qu'on s'est entendus avec l'arrondissement sur le fait que ce serait  
effectivement un secteur de planification détaillée locale. C'est sûr que dans l'arrondissement  
Ville-Marie, parfois, on est à la limite de ce qui concerne l'ensemble des Montréalais et ce qui  
3390 concerne avant tout les résidents.

Il y a donc des choix qui ont été faits, de concert avec l'arrondissement. Parce que, évidemment, l'arrondissement Ville-Marie requiert beaucoup de planification, beaucoup d'investissement.

3395

Et comme on le verra plus précisément dans la soirée qui aura lieu sur la rue Peel, il y a des secteurs de planification, il y a beaucoup de secteurs de planification détaillée de portée panmontréalaise dans Ville-Marie et il y en a d'autres qui vont relever de l'arrondissement.

3400 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Mais vous aviez l'assentiment du secteur pour ça?

3405 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Absolument. On a travaillé de concert.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

3410 Parce que ce n'était pas nécessairement ça dans Montréal-Nord la semaine passée, pour d'autres projets. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3415 Merci. Merci, madame Martin.

Monsieur Gilles Beaudry. Bonsoir, monsieur Beaudry!

**M. GILLES BEAUDRY :**

3420

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, madame Chauvin et monsieur Beauchamp. En fait, j'ai deux points. C'est sur le golf, sur le parc et l'espace vert, le golf municipal dans le quartier Rosemont-Petite-Patrie.

3425 **LE PRÉSIDENT :**

Celui qui est derrière le Village olympique.

**M. GILLES BEAUDRY :**

3430

Le plan vert, oui. C'est ça. Je constate que la révision du Plan d'urbanisme, dans ce cas-là, c'est la même chose que le plan de 1992. Par contre, à l'arrondissement, on prévoyait dans le cas du projet Métro Capital de faire une rue est-ouest qui, évidemment, empiétait sur le golf. Et monsieur Sainte-Marie a mentionné tantôt que la vocation de golf est confirmée. Vous avez fait plaisir à pas mal de monde.

3435

Alors, est-ce que quand même on peut arriver avec une rue qui n'a rien à faire avec le golf, qui n'est pas requise par le golf non plus, le golf a déjà son stationnement et tout, est-ce qu'on peut empiéter dans une activité comme ça, un usage comme ça pour d'autres usages?

3440

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie.

3445

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Alors, non, effectivement, le secteur étant identifié comme golf, il est réservé à l'usage golf. Il n'y a personne de l'arrondissement de Rosemont-Petite-Patrie ce soir, malheureusement. Mais je crois savoir que la position de l'arrondissement a évolué depuis le moment où monsieur les a entendus faire une présentation, puisque ce qu'on a élaboré là a été fait, comme bien d'autres choses, en étroite concertation avec l'arrondissement.

3450

**LE PRÉSIDENT :**

Peut-être deux aspects. Tout d'abord, je vous demanderais de faire, si c'est possible, une rapide vérification auprès de l'arrondissement pour connaître, peut-être pas dans les détails, mais au moins l'état du dossier et la position de l'arrondissement là-dessus dans une perspective d'aménagement.

3455

3460

Deuxièmement, tout en confirmant la continuation du golf, également vous avez précédemment reconnu le caractère patrimonial de haut niveau du Village olympique. Vous avez tout de même laissé la porte ouverte à l'utilisation d'une partie des terrains de ce secteur-là à des fins de développement. Est-ce que, à ces fins-là, il pourrait s'avérer éventuellement nécessaire ou qu'à travers les plans qu'on veuille faire passer des voies de circulation? Et, si oui, à quelles conditions?

3465

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Dans le cas où on voudrait faire passer une voie de circulation, ça serait dans la partie sud du site, donc la partie qui est affectée, effectivement, secteur résidentiel et non à travers le golf.

3470

**LE PRÉSIDENT :**

Bon. Et est-ce qu'il y a des conditions ou un encadrement de cette mise en valeur éventuelle à des fins résidentielles qui serait assuré? Et, si oui, qui l'assurerait? Est-ce que c'est l'arrondissement?

3475

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3480           Ça se ferait par le biais du programme d'implantation et d'intégration architecturales qui relève effectivement de l'arrondissement. Mais si les éléments du Plan d'urbanisme étaient touchés, bien, nécessairement, le conseil municipal devrait signifier son accord pour modifier le Plan d'urbanisme, le cas échéant.

3485           **LE PRÉSIDENT :**

                  Monsieur Beaudry?

3490           **M. GILLES BEAUDRY :**

                  Ma question serait, en fait, on est dans le même sens. Comme c'est le plan quand même de la grande ville, est-ce que l'arrondissement pourrait modifier ça, sans revoir l'approbation du plan de la grande ville?

3495           **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

                  Le Plan d'urbanisme peut seulement être modifié par le conseil municipal dans son entier. Le conseil d'arrondissement, évidemment, peut demander que le Plan d'urbanisme soit modifié dans tel sens ou dans tel autre, mais c'est le conseil municipal dans son entier qui prend la  
3500           décision.

**M. GILLES BEAUDRY :**

                  Ça prendrait, dans ce cas-là, une approbation de la grande ville.

3505

**LE PRÉSIDENT :**

                  Ça prend donc l'approbation du conseil de la Ville?

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

                  C'est exact.

**LE PRÉSIDENT :**

3515

                  De quel genre de processus de consultation c'est accompagné?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3520 Ça dépend de la modification qui est requise. Si, effectivement, il s'agit d'une modification, dirons-nous, mineure, le processus de consultation serait le même que pour la modification de la réglementation de zonage. Donc, une assemblée publique convoquée par le conseil d'arrondissement portant sur le projet de règlement en question.

3525 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. GILLES BEAUDRY :**

3530 En fait, ce qui arrive, c'est qu'il faudrait protéger le caractère golf, à ce moment-là. Mineure, ça veut dire qui n'affecte pas...

**LE PRÉSIDENT :**

3535 Bien, je pense qu'on a répondu à ces questions-là, monsieur.

**M. GILLES BEAUDRY :**

3540 Oui, ça va. L'autre, ça serait sur le Village olympique.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Rapidement.

3545 **M. GILLES BEAUDRY :**

Rapidement. Disons qu'on vous félicite d'avoir quand même donné le caractère patrimonial, valeur exceptionnelle, en fin de compte, c'est la même chose que caractère de Cité Jardin un peu plus loin, mais qu'est-ce que ça veut dire dans les faits? À ce moment-là, il y a deux choses que vous faites: vous confirmez le caractère patrimonial du Village olympique et vous préservez le boisé en arrière qui est assez extraordinaire.

3550 Alors, tenant compte que quand on enlève le Village et le boisé, il reste rien que des stationnements. Alors...

**LE PRÉSIDENT :**

Quelle est votre question, monsieur Beaudry?

3560

**M. GILLES BEAUDRY :**

3565 La question, c'est comment, par rapport à la planification détaillée, vous préservez des vues entre le golf et le Village, et entre le Village et le Stade olympique? Parce qu'il y a quand même un lien entre le Stade olympique et le Village. Est-ce qu'il y a vraiment possibilité d'inclure des normes pour protéger les vues, en tenant compte du caractère patrimonial?

**LE PRÉSIDENT :**

3570 Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3575 Rappelons que la planification détaillée est annoncée et reste à faire. Ce qu'on inclut dans le Plan d'urbanisme, c'est des orientations, des balises d'aménagement. Parmi celles-là se trouve la protection des vues justement vers le Stade olympique mais aussi vers le Village olympique et entre les deux. En particulier, il s'agit à la page 241 de la balise 10, qui dit:

3580 *«Identifier les vues à protéger sur le stade et le Village olympique.»*

Et, de la même façon, la balise 3 dit:

3585 *«Encadrer le développement des abords du Village olympique en favorisant un cadre bâti respectant l'échelle et le caractère des bâtiments existants, tout en préservant le bois et un dégagement visuel entre le golf et les pyramides.»*

Alors, est-ce qu'il reste de la place pour mettre des bâtiments respectant toutes ces balises-là? C'est ce qu'il faudra voir en l'étudiant de façon plus précise.

3590 **LE PRÉSIDENT :**

Et qui va faire la planification détaillée? Et quand est-ce que ça va se faire?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3595 La planification détaillée va se faire dans un délai de trois ans suivant l'adoption du Plan d'urbanisme. Donc, d'ici la fin de 2007. Ça se fera sous la responsabilité du Service du développement urbain, qui a changé de nom, qui est le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, en collaboration, évidemment, avec les arrondissements concernés - donc, 3600 dans ce cas-ci, Rosemont-La Petite-Patrie et, bien sûr, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve - et les autres intervenants intéressés concernés par le dossier.

3605 Alors, il ne faut pas oublier qu'il y a dans le secteur le Stade olympique, le Jardin botanique, des centaines de résidants, etc., et que tous ces *stakeholders*, pour employer un mot anglais, devront collaborer à l'élaboration de la planification détaillée.

**LE PRÉSIDENT :**

3610 Merci.

**M. GILLES BEAUDRY :**

3615 Il y aurait juste un point, monsieur le président, que j'aimerais mentionner. En fait, le Village olympique actuellement a 19 étages.

**LE PRÉSIDENT :**

3620 Monsieur Beaudry, les commentaires, écoutez, il y a encore beaucoup de personnes à recevoir, puis il est déjà passé 10 h 30. Alors, j'en prends note quand même.

**M. GILLES BEAUDRY :**

3625 Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

J'appelle maintenant monsieur Serge Paiement. Bonsoir, monsieur!

**M. SERGE PAIEMENT :**

3630 Bonsoir, monsieur le président! Bonsoir, madame, bonsoir, monsieur! Une question brève sur le dossier de la rue Notre-Dame. J'aimerais savoir quel type de consultation est-ce qu'il est prévu à l'intérieur du processus d'élaboration du Plan d'urbanisme par la Ville de Montréal sur le nouveau projet de modernisation de la rue Notre-Dame que la Ville entend déposer prochainement.

**LE PRÉSIDENT :**

3640 Peut-être un élément de réponse, monsieur Sainte-Marie, sur trois aspects. Le premier, c'est peut-être parler du Plan d'urbanisme panmontréalais et de la consultation qui est, dans le fond, celle-ci. Deuxièmement, qu'est-ce qui va arriver pour d'autres étapes du Plan d'urbanisme. Et, troisièmement, sur des projets aussi spécifiques que ça.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3645

Alors, les chapitres d'arrondissement, par exemple, feront l'objet de consultation, font l'objet, en fait, d'une démarche de concertation qui est distincte dans chaque arrondissement, qui correspond aux besoins et aux traditions, si on veut, de chaque arrondissement. Donc, le chapitre de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve fait déjà l'objet de toute une série d'opérations de concertation. Et ça se poursuivra jusqu'à son adoption.

3650

La planification détaillée de la rue Notre-Dame, comme toutes les autres, se fera en concertation avec les différents intervenants. Dans le cas du projet précis de la modernisation de la rue Notre-Dame, il est possible aussi que le BAPE soit appelé à intervenir en fonction du projet qui sera finalement conçu.

3655

**LE PRÉSIDENT :**

A-t-on idée à quel moment le dossier pourrait donner lieu à une consultation additionnelle?

3660

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je vais demander à ma collègue Francine Leduc de venir répondre directement à la question.

3665

**Mme FRANCINE LEDUC :**

Bonsoir!

3670

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Leduc.

**Mme FRANCINE LEDUC :**

3675

Dans la suite des audiences publiques, les commissaires du Bureau d'audiences publiques ont déposé un rapport et ça a fait l'objet au ministère de l'Environnement de dix-neuf conditions auxquelles est souscrit le ministère des Transports dans la suite du projet de la rue Notre-Dame pour une éventuelle construction.

3680

Dans le cas qui nous intéresse, pour ce qui est des consultations, les consultations avaient été très établies pour tout le long, finalement, pour le riverain. Donc, pour des secteurs particuliers. Il y avait eu d'abord des consultations qui ont été tenues pour le secteur Souigny le 9 décembre 2002, je crois, et les autres consultation devaient suivre.

3685



Mais, pour l'instant, on sait qu'il y a un processus de négociation envers le projet. Donc, c'est les mêmes conditions qui seront régies pour la suite du projet, mais il y a une échéance qui est retardée.

3690 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp.

3695 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Je voudrais comprendre bien le processus, s'il vous plaît. Donc, actuellement, il y a eu ou il devrait avoir des consultations de type sectoriel, section par section de la route?

3700 **Mme FRANCINE LEDUC :**

Ce qui était prévu... c'est qu'il y a eu une première section qui était à l'est de la rue Dickson, qui était le lien Souigny. Il y a eu des consultations qui ont été tenues, si je me souviens bien, le 9 décembre 2002.

3705 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Par qui? Par l'arrondissement?

3710 **Mme FRANCINE LEDUC :**

C'était régi par le ministère des Transports et la Ville de Montréal devait accompagner finalement ce projet de consultation qui était dans le cadre de portes ouvertes, qui avait été fait dans le secteur tout à l'est.

3715 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Et tout ça est après le rapport du BAPE?

3720 **Mme FRANCINE LEDUC :**

C'est après le rapport des commissaires du BAPE.

3725 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Est-ce que la nouvelle formulation du projet, est-ce qu'elle est terminée?

**Mme FRANCINE LEDUC :**

Non. C'est justement. Là, c'était pour une section.

3730

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Elle est en cours.

3735

**Mme FRANCINE LEDUC :**

C'était pour une section. Pour ce qui est de la section plus à l'ouest, il faut la définir et s'entendre entre nous et, après ça, elle fera l'objet de consultations du public.

3740

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Du même type.

3745

**Mme FRANCINE LEDUC :**

Du même type, mais pour les riverains qui sont vraiment identifiés le long de la rue Notre-Dame.

3750

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Et si cela, une fois que le projet sera complètement reformulé, s'il était différent, substantiellement différent du projet qui a déjà passé au BAPE, est-ce que ça voudrait dire une nouvelle étude d'impact et une nouvelle audience?

3755

**Mme FRANCINE LEDUC :**

Il risque d'y avoir de nouvelles... il s'agira de le représenter, à ce moment-là, au ministère de l'Environnement et il y a des risques qu'on refasse un processus.

3760

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

C'est un risque ou une chance.

3765

**Mme FRANCINE LEDUC :**

Bien, ça dépend. Parce qu'il y avait des attentes que ce soit un boulevard, donc il s'agira de voir.

3770

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci, madame.

**LE PRÉSIDENT :**

3775 Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

3780 Dans le cadre des journées portes ouvertes organisées par le ministère des Transports, est-ce que les dix-neuf conditions établies par le ministère de l'Environnement, suite au dépôt du rapport de la commission du BAPE, ont été rendues publiques aux citoyens?

**Mme FRANCINE LEDUC :**

3785 Dans le fond, pour ce qui est des dix-neuf conditions, elles ne régissaient pas l'ensemble de la consultation. Pour ce qui est des conditions qui régissaient la période de consultation, je crois qu'il y avait deux seules conditions qui étaient régies, à savoir que les gens devaient convenir du projet dans cette section spécifique et convenir des aménagements paysagers et cyclistes qui étaient liés à tout ça.

3790  
3795 Donc, dans le cadre de ce projet-là, le ministère devait consentir finalement à faire un prolongement de la voie cyclable au-delà de l'autoroute 25 pour rejoindre les pistes cyclables existantes dans Montréal. Donc, c'était le genre de conditions auxquelles on devait souscrire. Et cette section-là, ça s'est bien passé, mais c'est tout le reste. On ne peut pas faire une section sans convenir de l'autre section dans une vision globale.

**LE PRÉSIDENT :**

3800 Monsieur Paiement, aviez-vous une deuxième question?

**M. SERGE PAIEMENT :**

Non. J'avais une seule question.

3805 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie beaucoup.

**M. SERGE PAIEMENT :**

3810  
Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3815 Madame Liliane Dupond. Prenez le temps de vous asseoir et posez vos questions.

**Mme LILIANE DUPOND :**

3820 Oui. Bien, vous avez répondu en partie, là, avec la dame qui est venue, parce que moi, ce qui me préoccupe, c'est la rue Notre-Dame. Puis, bon, ils font encore des plans, on ne sait pas encore. Mais est-ce que vous voulez l'élargir?

**LE PRÉSIDENT :**

3825 C'est votre question précise?

**Mme LILIANE DUPOND :**

3830 Oui. Est-ce que vous voulez l'élargir?

**LE PRÉSIDENT :**

3835 Alors, on va se tourner vers la Ville. Vous adressez vos questions à moi, mais ce n'est pas moi qui ai la réponse, bien sûr. Alors, je me tourne vers les gens qui ont la réponse et qui vont donner la réponse à moi, à la commission.

Monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'il y a un élargissement prévu? En d'autres termes, un accroissement de la capacité de circulation sur Notre-Dame.

3840 **Mme LILIANE DUPOND :**

Voilà.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

3845 La réponse, c'est qu'il y a plusieurs scénarios à l'étude en ce moment et que l'objectif, c'est de faire de la rue Notre-Dame un boulevard urbain. Il reste à définir ce que ça veut vraiment dire dans les faits. L'objectif, ce n'est certainement pas d'accroître le nombre de véhicules. Mais physiquement, qu'est-ce que ça voudra dire? C'est en voie d'être déterminé.

3850

**LE PRÉSIDENT :**

3855 Mais est-ce que c'est au moins de continuer à accommoder le nombre actuel? Madame Leduc.

**Mme FRANCINE LEDUC :**

3860 Je crois que Pierre a très bien répondu. Pour l'instant, on est à regarder différentes alternatives. Ce qui est important, c'est qu'on veut maintenir une certaine capacité dans un quadrilatère qui est formé par l'autoroute 25, Sherbrooke, le fleuve et plus vers le centre-ville.

Donc, on veut s'assurer un certain niveau, comment je pourrais dire, une certaine capacité à long terme. Donc, c'est tout ça.

3865 Mais à savoir qu'est-ce que ça veut dire? Est-ce qu'on va avoir une voie? Deux voies? Trois voies de plus? Pour l'instant, on ne peut pas vous dire parce que tout est en voie d'élaboration et il faut quand même aussi conjuguer avec des volontés et des orientations aussi qui sont celles du ministère des Transports qui est le promoteur du projet. Donc, on a à conjuguer avec plusieurs choses.

3870 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Leduc, j'aimerais que vous répondiez avec un peu plus de précision à ma question. Est-ce que vous avez l'intention de diminuer le nombre de véhicules ou de le maintenir, ou éventuellement de l'augmenter?

3875

**Mme FRANCINE LEDUC :**

Vous parlez du nombre de...

3880 **LE PRÉSIDENT :**

De Notre-Dame.

**Mme FRANCINE LEDUC :**

3885

... véhicules sur Notre-Dame?

**LE PRÉSIDENT :**

3890

Sur Notre-Dame.

**Mme FRANCINE LEDUC :**

C'est pas évident de vous répondre comme ça. Il reste que présentement...

3895

**LE PRÉSIDENT :**

Essayez.

3900

**Mme FRANCINE LEDUC :**

Il reste que présentement, il y a 80 000 véhicules qui y passent. Il y a des problèmes sérieux de sécurité. On a des problèmes énormes au niveau de la desserte de tout le quartier lui-même. Parce qu'il faut savoir que ce qui arrive sur Notre-Dame, la plupart des gens s'alimentent

3905 au fur et à mesure. Et au niveau de Pie IX, c'est là qu'on retrouve le plus gros du volume de circulation.

Donc, on essaie autant que possible de faire de la rue Notre-Dame une voie qui va desservir Montréal dans la meilleure situation. C'est sûr que je ne pense pas qu'on va voir la rue  
3910 Notre-Dame se réduire en termes de volume de circulation. Il y a du transit qui passe dans les quartiers limitrophes, qu'on voudrait bien retrouver sur la rue Notre-Dame, de façon à maintenir une certaine qualité de vie, que ce soit sur Hochelaga, Sherbrooke, Pie IX, dans les zones finalement où les gens circulent bien souvent en transit parce que, sur Notre-Dame, c'est congestionné en période de pointe du matin.

3915

**Mme LILIANE DUPOND :**

Oui. C'est vrai que...

3920

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez une deuxième question, madame Dupond?

3925

**Mme LILIANE DUPOND :**

J'en ai 36.

3930

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous en permets une deuxième.

**Mme LILIANE DUPOND :**

O.K. Trois. Deux autres?

3935

**LE PRÉSIDENT :**

Non. Une autre.

3940

**Mme LILIANE DUPOND :**

Une autre?

3945

**LE PRÉSIDENT :**

Après ça, on verra à la fin, mais...

**Mme LILIANE DUPOND :**

3950 O.K. Bon...

**LE PRÉSIDENT :**

3955 Parce que, écoutez, madame Dupond, il faut que vous sachiez...

**Mme LILIANE DUPOND :**

Oui?

3960 **LE PRÉSIDENT :**

... ce n'est pas le projet de Notre-Dame qui est l'essentiel de la consultation publique. C'est le Plan d'urbanisme de Montréal.

3965 **Mme LILIANE DUPOND :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3970 C'est sûr que Notre-Dame est un gros dossier, mais avant, comme après, il y a d'autres forums où le projet de Notre-Dame vraisemblablement sera objet de consultation. D'accord?

**Mme LILIANE DUPOND :**

3975 O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

3980 Votre deuxième question.

**Mme LILIANE DUPOND :**

3985 O.K. Je vais choisir celle qui m'intéresse le plus. Moi, je me préoccupe beaucoup de logement social, et entre Notre-Dame et Sainte-Catherine, je ne sais pas si vous avez déjà été marcher à pied là, mais ça circule, entre autres ce que la dame disait surtout au niveau de Pie IX, Sainte-Catherine, bon, en tout cas. Et, là, il y a juste sur Pie IX, entre Notre-Dame et Sainte-Catherine, il y a du logement social, des HLM. Moi, là...

3990 **LE PRÉSIDENT :**

Mais quelle serait votre question?

3995 **Mme LILIANE DUPOND :**

... on pourrait-tu construire des condos, puis nous autres, on s'en irait dans les belles petites rues par en arrière?

4000 **LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez savoir si vous pourriez être isolée...

4005 **Mme LILIANE DUPOND :**

C'est parce que c'est épouvantable.

**LE PRÉSIDENT :**

... de Notre-Dame? Est-ce que c'est ça?

4010

**Mme LILIANE DUPOND :**

Non. Il y a beaucoup de logement social.

4015 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

4020 **Mme LILIANE DUPOND :**

Entre Sainte-Catherine et...

**LE PRÉSIDENT :**

4025 Mais quelle est votre question?

**Mme LILIANE DUPOND :**

4030 Bien, est-ce que les gens qui ont les moyens de s'acheter des condos iraient s'installer là?  
Parce qu'il faut marcher à pied là pour savoir que c'est l'enfer, le matin.



**LE PRÉSIDENT :**

C'est plus un commentaire qu'une question.

4035

**Mme LILIANE DUPOND :**

O.K. Bon, c'est vrai. Excusez.

4040

**LE PRÉSIDENT :**

C'est plus de voir si on peut rendre les conditions de vie plus agréables ou plus adéquates pour les gens qui habitent déjà dans le secteur.

4045

**Mme LILIANE DUPOND :**

Oui. Peut-être...

**LE PRÉSIDENT :**

4050

On peut peut-être demander à ce moment-là, dans un secteur particulièrement exposé à la circulation, qu'est-ce qui peut être envisagé pour augmenter la qualité de vie directement reliée au trafic.

4055

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Il y a différentes mesures. Alors, qu'il s'agisse de logement social ou de logement privé, évidemment, les objectifs de la Ville sont les mêmes, c'est-à-dire qu'il s'agit d'assurer une qualité de vie intéressante aux Montréalais.

4060

On veut, dans les secteurs qui sont soumis au bruit, amener différentes mesures d'atténuation du bruit, évidemment en tenant compte du contexte. Alors, je vous amène à la page 185 du document où on donne des exemples d'atténuation du bruit.

4065

Par exemple, une isolation et une fenestration adéquates. Une disposition des pièces et une orientation du bâtiment, par exemple, avec un mur sans fenêtre face à la source de bruit. Diminution de la vitesse de 10 km/h sur une artère, ce qui réduit le niveau sonore de façon appréciable. Là où c'est possible, l'aménagement d'une zone tampon, par exemple en plantant un massif d'arbres, enfin, un ensemble d'arbres sur une profondeur importante de 30 mètres. Éventuellement, aussi, la possibilité d'implanter un talus antibruit. Un aménagement d'un écran sonore ou d'un mur antibruit. L'aménagement d'écran absorbant le bruit à même les murs de soutènement des corridors routiers construits en dépression, par exemple, ce n'est pas le cas ici, mais par exemple pour l'autoroute Décarie.

4070

4075           Donc, il y a donc un ensemble de mesures qui sont possibles mais il reste à voir dans un cas précis lesquelles sont les plus pertinentes. C'est clair que cet élément-là va être examiné dans le cadre de la planification détaillée du secteur, puisque le premier objectif, comme on l'a dit, est d'améliorer la qualité de vie dans les secteurs limitrophes.

4080           **LE PRÉSIDENT :**

          Monsieur Beauchamp.

4085           **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

          Dans le sens de la question de madame, quand la solution aura été définie et que la rue Notre-Dame sera réaménagée, avez-vous des plans de nouvelles constructions en bordure de ce boulevard urbain? Et pensez-vous, comme suggère madame, des condos ou d'autres types d'habitation, construits évidemment sur des normes d'isolation de bruit, etc., que vous avez évoquées tantôt?

4090           **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

          Une autre des orientations relatives à la planification détaillée, c'est effectivement de développer les terrains vacants ou sous-utilisés. Quels sont-ils, une fois le scénario choisi pour le réaménagement de la rue Notre-Dame? Bien, ça reste à déterminer. Mais l'idée, effectivement, c'est d'urbaniser ce secteur-là, d'éviter que la voie de transport soit une coupure, d'essayer d'intégrer tout ça et d'en faire un milieu urbain à la fois intéressant et agréable pour les résidents.

4100           **LE PRÉSIDENT :**

          Est-ce qu'il y a des endroits à Montréal où on a effectivement permis des constructions à proximité de voies à grande circulation, mais qui sont conformes aux attentes d'aujourd'hui en matière d'insonorisation ou de caractère tampon ou autre?

4105           **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

          Il y a à Lachine en ce moment des développements qui se complètent le long de l'autoroute 20. Il y a à Lachine un mur antibruit qui va être construit tout le long de l'autoroute 20, entre l'autoroute 20 et les quartiers résidentiels. En fait, vous savez sans doute qu'il y a présentement des cours arrière de bâtiments qui donnent directement sur l'autoroute.

4110           Il y a dans le Plateau Mont-Royal, là c'est le long de la voie ferrée, des condos qui ont été construits, effectivement. C'est un type de bruit différent mais il y a quand même beaucoup de bruits qui sont générés par les trains. Et là, on a aménagé justement des talus, des murs antibruit pour faire en sorte que la qualité de vie soit adéquate pour les résidents. Donc, oui, il y a plusieurs exemples de réalisation de projets résidentiels à proximité d'infrastructures bruyantes.

**LE PRÉSIDENT :**

4120

Merci, monsieur Sainte-Marie.

Merci, madame Dupond.

**Mme LILIANE DUPOND :**

4125

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

4130

J'appelle maintenant madame Aline D'Amour. Si elle est ici. Si elle n'est pas là, alors, j'appelle maintenant les gens qui se sont inscrits pour une deuxième fois. Donc, monsieur Normand Robert.

**M. NORMAND ROBERT :**

4135

Rebonjour, monsieur! Rebonsoir!

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

4140

Le jour s'étire tranquillement vers la nuit.

**M. NORMAND ROBERT :**

4145

En fait, je suis Normand Robert. Je suis volontaire bénévole pour la table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis un certain nombre d'années. En fait, je m'occupe principalement d'aménagement de quartier, mais aussi et beaucoup de la question de la rue Notre-Dame depuis un bon nombre d'années. Puis fiez-vous pas sur ce que j'ai l'air parce que je suis évidemment plus vieux que ce que j'ai l'air.

4150

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous écoute.

**M. NORMAND ROBERT :**

4155

Je suis, je vous avoue ce soir après avoir entendu tout ce que j'ai entendu, je suis sidéré, choqué, frustré par ce que j'entends, puis je ne comprends pas l'actuel processus, puis j'aimerais ça être éclairé.

4160

Comment vous pouvez consulter sur un Plan d'urbanisme sans que vous connaissiez le projet d'aménagement de la rue Notre-Dame, qui évidemment va avoir un impact évident sur l'ensemble du reste du quartier. Je veux dire, les liens que ça a, l'aménagement que ça va avoir

4165 dans le sud du quartier, l'impact que ça va avoir sur la santé, sur l'économie, sur le social. Sans avoir non plus dans les mains le Plan de transport.

4170 Est-ce qu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait dans les plus brefs délais, aussitôt que vous allez avoir dans les mains le Plan de transport et le plan d'aménagement de la rue Notre-Dame, est-ce qu'on peut s'attendre à ce qu'on ait une nouvelle consultation sur le Plan d'urbanisme du quartier, de façon à ce qu'on puisse travailler intelligemment?

**LE PRÉSIDENT :**

4175 Monsieur Sainte-Marie, sur la consultation, peut-être en reprenant un peu les points mais...

**M. NORMAND ROBERT :**

Puis en évitant la langue de bois, s'il vous plaît.

4180 **LE PRÉSIDENT :**

... en répondant à la question de monsieur Robert.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4185 Il y aura effectivement une consultation sur le chapitre d'arrondissement, le chapitre consacré à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, qui se tiendra avant qu'il soit adopté par le conseil d'arrondissement et référé au conseil municipal. Il y aura aussi une consultation sur le Plan de transport qui se tiendra l'année prochaine en 2005.

4190 **LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous une idée un peu plus précise de l'objet et la manière dont se fera la consultation sur le Plan de transport, au moment où on se parle?

4195 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je ne pense pas que ce soit décidé encore, non.

4200 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça serait fait à l'échelle de la Ville, de la Communauté métropolitaine ou d'une autre entité?

4205 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4210 Il s'agit d'un Plan de transport de la Ville. Donc, c'est sûr que ça va être à l'échelle de la Ville. Combien il y aura de séances de consultation publique et où, et par qui sera présidé, mené ce processus de consultation? Ce n'est pas déterminé. Ça pourrait être l'Office de consultation publique, ça pourrait être une commission du conseil, ça pourrait être un autre organisme.

**LE PRÉSIDENT :**

4215 Très bien. Monsieur Beauchamp?

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

4220 Revenons à la discussion au niveau de l'arrondissement. On a vu tantôt que si le projet de Ville-Marie est redéfini, il pourrait redevenir éligible à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts, auquel cas c'est le Bureau d'audiences qui pourrait mener une consultation publique.

4225 Mais quand ces choses-là seront rediscutées au niveau de l'arrondissement -- est-ce que vous avez eu des discussions avec l'arrondissement? Vous m'avez dit oui, tantôt, que vous aviez eu des discussions avec l'arrondissement Hochelaga-Maisonneuve. Si les gens veulent retourner discuter ça au niveau de l'arrondissement, quels sont leurs droits? Quels sont les délais? Et comment ça va fonctionner?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4230 L'arrondissement a entrepris les travaux par rapport au chapitre qui lui sera spécifique dans le Plan d'urbanisme l'automne dernier. Il y a eu en novembre une journée d'étude sur le chapitre d'arrondissement où il y a 80 participants qui étaient présents. Il y a un résumé des discussions qui a été publié d'ailleurs au début de décembre. En janvier, il y a eu une opération portes ouvertes, donc à tous, et trois soirées consécutives, une pour chacun des quartiers.

4235 On prévoit que cet automne, il y aura à nouveau une consultation publique sur le chapitre d'arrondissement et, bien sûr, si vous le souhaitez, l'arrondissement pourrait vous donner plus de détail là-dessus.

4240 **LE PRÉSIDENT :**

Ça serait utile de l'obtenir.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

4245

Il y a manifestement un enjeu local fort important là.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4250

Madame Huguette Béland, qui est chef de division, responsable de l'urbanisme – je crois que c'est son titre – ici à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, va répondre à la question.

**Mme HUGUETTE BÉLAND :**

4255

Bonsoir! Je ne reprendrai pas les détails que Pierre Sainte-Marie a exposés au niveau du déroulement des activités. Évidemment, dépendamment de l'état d'avancement du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame, on sera en mesure de fournir l'information nécessaire et d'indiquer le développement du projet comme tel et, évidemment, on en tiendra compte à l'intérieur de l'élaboration du chapitre d'arrondissement.

4260

On est un peu dans l'expectative présentement en situation d'attente d'un tracé plus avancé pour en comprendre les impacts et les incidences.

4265

**LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce qu'on a bien compris tout à l'heure – et je m'adresse surtout à monsieur Sainte-Marie ici – alors que la Ville au lendemain du dépôt du rapport du BAPE semblait avoir un projet relativement précis pour Notre-Dame, que là maintenant on a un peu reculé et qu'il y ait un processus de planification plus large ou avec plus d'options qui est encore à l'examen?

4270

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Le projet d'il y a quelques mois n'était pas précis. Il faut bien savoir qu'il s'agit avant tout d'un projet du ministère des Transports qui est le porteur dans le dossier. Mais la Ville a un rôle important à jouer puisque, évidemment, il s'agit de son territoire et elle souhaite justement atteindre des objectifs de qualité des milieux de vie résidentiels, de desserte de ses résidents qui vont au-delà des préoccupations strictes de transport.

4275

4280

**LE PRÉSIDENT :**

Bien. Avez-vous une autre question, monsieur Robert?

**M. NORMAND ROBERT :**

4285

Oui, j'en ai une autre. Comme je vous disais, j'adore le quartier, je l'aime, je l'ai adopté. Dans le quartier, on a une des plus importantes concentrations de jeunes, des dizaines et des

dizaines d'enfants, principalement au sud du quartier, qui souffrent de problèmes pulmonaires et cardiovasculaires. On en est même un laboratoire pour les pharmacies.

4290

On relie cet impact-là à l'automobile principalement. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'autre causes, mais on ose le relier à ça. Et on considère important que vous ayez dans les mains – et on souhaiterait l'avoir aussi – une étude d'impact des vents dans la cuvette créée par les vents qui viennent de l'ouest et qui semblent nous passer par-dessus la tête en entretenant les gaz à effet de serre, les gaz polluants, puis la poussière dans le quartier.

4295

On a l'impression qu'on aurait dans les mains une meilleure idée de ce que ça voudrait dire une augmentation -- le maintien de la quantité d'automobiles actuelle sur la rue Notre-Dame et dans le reste du quartier, et une augmentation de cette circulation.

4300

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Robert, quand vous soulevez ça, est-ce que vous faites allusion à une étude dont vous avez entendu parler?

4305

**M. NORMAND ROBERT :**

Il y a déjà eu une étude de faite par le gouvernement du Canada autour de 77-78. Mais, à cette époque, la quantité de circulation qui passait dans le quartier était beaucoup moindre et, évidemment, les problèmes de santé l'étaient aussi.

4310

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre question, vous demandez si...

4315

**M. NORMAND ROBERT :**

Je peux répéter.

4320

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, précisez, s'il vous plaît. Parce que je veux savoir si vous faites allusion à une étude existante que vous aimeriez obtenir.

4325

**M. NORMAND ROBERT :**

Non. Ce qui serait important, ça serait d'en avoir une là, une à date. Parce que celle de 78-79, par le gouvernement du Canada, elle est à mon sens dépassée.

4330 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, je vais prendre votre question. C'est à la fois un commentaire ou une sorte d'interrogation, mais je vais prendre au niveau de l'information, parce que l'objet de la séance, c'est l'information, savoir ce que la Ville peut nous dire sur les études de santé existantes qui ont pu servir au Plan d'urbanisme.

4335

**M. NORMAND ROBERT :**

Bien, ça, on les a toutes les études de santé et je pense qu'on ne la lit pas de la même manière.

4340

**LE PRÉSIDENT :**

Sinon, je vais prendre votre intervention comme une recommandation que vous faites.

4345

**M. NORMAND ROBERT :**

C'est parce qu'à mon sens, c'est une recommandation, compte tenu que vous êtes un Office de consultation publique, à mon sens, comme commissaires, vous avez besoin d'avoir dans les mains toute l'information nécessaire pour être capables de juger d'une situation.

4350

Et, à cet effet-là, ce que je vous dis, ce qu'on considère nous autres au sein de la table d'aménagement de quartier, c'est qu'il serait nécessaire et important que d'avoir une étude d'impact des vents dans la cuvette qui est créée par les vents dominants venant de l'ouest qui semblent, pour nous, nous passer par-dessus la tête en entretenant les gaz et les polluants dans le quartier.

4355

**LE PRÉSIDENT :**

On en prend note.

4360

**M. NORMAND ROBERT :**

Merci.

4365

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je voudrais juste préciser pourquoi vous parlez de vents d'ouest. C'est des vents dominants d'hiver. Pourquoi vous parlez de vents d'ouest?

4370



**M. NORMAND ROBERT :**

4375 Parce que, en considérant la configuration du quartier, on est en bas de la côte. Et les vents venant de l'ouest, selon ce qu'on a pu voir et selon certains rapports, je vous dirais, et ce qui nous a réallumés là-dessus, ça a été un rapport d'étude de l'année dernière – il y a deux ans plutôt – qui, suite entre autres aux feux d'artifices qu'il y a l'été, ils se sont aperçus avec une espèce de petit module qui assurait les prises d'air et les prises de pollution qui était installé sur le poste de pompiers sur la rue Sainte-Catherine, on s'est aperçu, à regarder les statistiques, qu'à chaque fois qu'il y avait des feux d'artifices, il y avait une augmentation importante de poussières  
4380 provenant des feux d'artifices qui se ramassait dans le quartier. Ce qui normalement n'aurait pas été supposé parce que les vents de l'ouest auraient été supposés balayer ces poussières-là vers le sud.

4385 Alors, c'est nous et c'est les jeunes, c'est les enfants, c'est les parents, c'est les gens du quartier qui en souffrent le plus. Et ce qu'on croit, c'est que les 80 000 véhicules qui longent la rue Notre-Dame, mis à part tous les autres qui passent dans le quartier, ont une incidence directe sur la qualité de vie, sur la santé. Et c'est avec nos taxes qu'on paye les problèmes de santé.

**LE PRÉSIDENT :**

4390 D'accord. On a compris. Un instant. Restez là.

4395 Monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur l'état des connaissances de l'information ou des études sur les différentes concentrations d'émanations gazeuses sur le territoire de la Ville de Montréal, en particulier aux endroits peut-être les plus concentrés ou les plus exposés.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4400 On va s'informer, monsieur le président, à savoir s'il y a des études qui ont été faites dans ce sens-là. S'il y en a, on vous les communiquera.

**LE PRÉSIDENT :**

4405 Donnez-nous toute l'information possible. On pourra la rendre accessible, à ce moment-là, pour les citoyens.

**M. NORMAND ROBERT :**

4410 J'aimerais bien en avoir une copie, s'il y en a une.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous verrez. Tout est accessible chez nous. Merci, monsieur.

4415

Monsieur Daniel Vanier. Rebonjour, monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

Rebonsoir! Je vais avoir deux courtes questions. Je voudrais annoncer que je vais faire un petit commentaire aussi à la fin, que je vais m'inscrire au niveau des commentaires. Ça va être une demande spécifique.

4420

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, puisque vous me donnez l'occasion...

4425

**M. DANIEL VANIER :**

Ça va être très court, le commentaire.

4430

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous permettez. S'il y a des gens qui veulent faire ce soir un commentaire, je vous demanderais de donner votre nom à madame Espach à l'entrée et je recevrai les gens pour un maximum de cinq minutes par personne pour les commentaires. J'écoute vos questions, monsieur Vanier.

4435

**M. DANIEL VANIER :**

Première question. Pourquoi la Ville de Montréal n'a pas inclus dans son Plan d'urbanisme une carte des contraintes et des nuisances environnementales? Je donne comme exemple les zones de bruit, les industries à risque technologique élevé. Juste prendre un exemple. Dans l'est de Montréal, monsieur le président, nous avons deux réservoirs de gaz naturel liquéfié. Donc, dans le secteur de Pointe-aux-Trembles. Les sols contaminés, les sources d'émission de pollution de l'air et tout ça.

4440

4445

Parce que avant de faire un plan d'aménagement ou un Plan d'urbanisme, je crois que ces données-là auraient été importantes pour bien identifier les secteurs où on veut intervenir. Puis aussi, il y a peut-être certains usages qu'on prévoit qui seraient en contradiction avec entre autres ces contraintes et ces nuisances environnementales là. Merci.

4450

**LE PRÉSIDENT :**

4455           Donc, votre question: est-ce que dans les travaux préparatoires - effectivement, je pense que monsieur Vanier fait allusion au processus préparatoire habituel - qu'en est-il de ces considérations de contraintes et de nuisances?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4460           L'objectif 21 qu'on retrouve à la page 187 porte précisément sur les secteurs de contraintes. Le libellé est le suivant:

4465           *«Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes.»*

4470           Suit une carte des contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport, particulièrement du bruit, liées à l'aéroport, des zones inondables, de la carrière qui est en exploitation et des anciennes carrières, et également de la falaise Saint-Jacques qui pose une contrainte également en termes de stabilité, et des lignes aériennes de transport d'énergie.

**LE PRÉSIDENT :**

              Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

4475           Par rapport à des éléments que soulève monsieur Vanier, par exemple des réservoirs de gaz naturel ou des installations à risque -- rappelons-nous Saint-Basile, quand il y a eu Saint-Basile, vous savez qu'on a à un moment donné pensé devoir, si le nuage était venu à Montréal, il  
4480           aurait fallu évacuer l'est de Montréal, ce qui est un problème insoluble. Quelqu'un a prié quelque part ce soir-là.

4485           Mais si vous avez fait des cartes sur les parcs, sur les différentes données de la Ville, est-ce qu'il aurait pu y avoir une carte qui aurait fait l'inventaire d'un certain nombre de risques potentiels plus nombreux que l'aéroport? Est-ce que vous avez ces données-là?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4490           L'information à ce sujet-là n'existe pas. Il y a, bien sûr, par ailleurs, un plan de sécurité civile qui existe par rapport aux catastrophes naturelles ou autres qui pourraient être imaginées, mais l'identification de l'ensemble des sites industriels dangereux ou des entreprises industrielles pouvant présenter des dangers n'existe pas à notre connaissance.

**LE PRÉSIDENT :**

4495           Madame Chauvin.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

4500 Vous ne l'avez pas non plus, par exemple, pour les entrepôts qui doivent retraiter ou conserver les déchets nucléaires des hôpitaux ou de choses comme ça? Vous n'avez pas de...

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4505 Oui. Ça relève de la Sécurité publique. On peut s'informer à savoir ce qu'il y a comme information. Mais, à notre connaissance, il n'y a pas grand-chose.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

4510 Dans quelle mesure est-ce que l'usage ou l'affectation industrielle lourde permet de tenir compte de contraintes liées à des entreprises qui présentent des risques technologiques ou tout simplement techniques, il me semble me souvenir que les marges des bâtiments, les distances par rapport aux zones résidentielles dans le cas de secteur industriel lourd ne sont pas les mêmes.

4515 Alors, ma question, tout simplement, c'est comment est-ce que le découpage du territoire en termes d'affectation du sol et d'usages permet de tenir compte, sans les cartographier nommément, de certains risques pour les humains?

4520 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Alors, l'affectation par rapport au secteur d'emplois se fait selon la catégorie secteurs d'emplois. Il y a par contre, dans la section 3.3, le schéma des secteurs d'emplois auxquels le zonage devra se conformer dans la définition des usages précis qui seront autorisés. Et au sein de ce schéma des secteurs d'emplois se trouvent ce qu'on appelle des secteurs industriels extensifs, non pas lourds, mais extensifs, qui sont décrits de la façon suivante:

4525

*«Très peu intensifs sur le plan de l'emploi, ils comprennent des entreprises occupant de vastes terrains et leur procédés comprenant notamment les activités ou l'entreposage à l'extérieur. Nécessitant une ségrégation spatiale avec les secteurs résidentiels, ils sont directement reliés au réseau autoroutier.»*

4530

Il s'agit donc là effectivement des secteurs où les activités potentiellement nuisibles devront se concentrer. Il s'agit, sur la carte, des secteurs qui apparaissent dans la couleur rose ou mauve pâle qu'on retrouve ici. Alors, je pointe évidemment en ce moment en particulier au secteur des raffineries. On retrouve quelques autres secteurs industriels extensifs mais évidemment assez peu sur le territoire.

4535

**LE PRÉSIDENT :**

4540

Ça répond à votre question, madame Chauvin?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

4545

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4550

Bon, avant de donner la parole de nouveau à monsieur Vanier, monsieur Sainte-Marie, je vous invite peut-être dans votre recherche d'information à parler au service – je ne sais pas de qui il relève maintenant – mais qui relevait autrefois de la Communauté urbaine de Montréal sur les mesures de sécurité. Je pense qu'au fil des années, ils avaient fait une espèce d'inventaire des secteurs à risques et des types de risques qu'il y avait à Montréal. Il y a peut-être des choses là-dedans qui pourraient nous éclairer.

4555

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est effectivement le Service de la sécurité civile maintenant.

4560

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

Monsieur Vanier?

4565

**M. DANIEL VANIER :**

4570

Si vous me le permettez, monsieur le président, est-ce que je peux donner un petit exemple dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve? Très rapidement. On avait une usine qui s'appelait Lavo, qui produit de l'eau de javel, La Parisienne et la Lavo, en plein centre du quartier, au sud de la rue Ontario. Maintenant, l'usine est déménagée à Rivière-des-Prairies parce qu'il y a eu des pressions des gens, parce qu'à un moment donné ce genre d'usine-là utilisait de l'ammoniac. Et s'il y avait eu une fuite d'ammoniac, ça aurait été à moins de 500 mètres d'une école primaire.

4575

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. DANIEL VANIER :**

4580

Donc, c'est le genre de chose qu'il faut qu'un Plan d'urbanisme regarde également.

4585 Ma deuxième question: quels types d'industrie que la Ville de Montréal veut qui s'installent dans le futur parc industriel Dickson et en bordure également de la rue Notre-Dame? Parce que je vois aussi qu'il y a quelques terrains dans les cartes de l'arrondissement que la rue Notre-Dame pourrait accueillir aussi d'autres industries. Et, là, je veux un peu une qualification. Est-ce que c'est des industries lourdes, légères? Est-ce que c'est encore du secteur de l'entreposage? Est-ce qu'on va favoriser l'agroalimentaire? Est-ce qu'on va même jusqu'à aller à proposer des usines de cogénération comme on pense le faire à Sucre Lantic?

4590 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Sainte-Marie, qu'est-ce qu'on prévoit et jusqu'où? Pouvez-vous répondre à cette question-là?

4595 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4600 Alors, comme on voit ici au schéma des secteurs d'emplois, le secteur en fait est assez complexe. Il y a une zone -- un secteur, pardon, puisqu'on ne peut pas parler de zone ici, ce n'est pas du zonage, c'est donc l'arrondissement évidemment à nouveau, précisons-le, qui viendra détailler les usages permis dans le respect et la conformité du Plan d'urbanisme, on retrouve donc ici un secteur industriel extensif. On retrouve également des secteurs industriels comme tels et, en couleur plus foncée, des secteurs d'emplois diversifiés. Dans les secteurs d'emplois diversifiés, on retrouve, en plus des activités industrielles, des activités de bureau, par exemple. On pourrait retrouver également des activités commerciales.

4605 Dans les secteurs industriels comme tels, il s'agit de secteurs industriels plus... des secteurs manufacturiers.

4610 **LE PRÉSIDENT :**

Et le secteur dit extensif, qu'est-ce que ça veut dire?

4615 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est ce qu'on lisait tantôt. Ça correspond donc aux secteurs qui doivent nécessairement faire l'objet d'une ségrégation spatiale avec les secteurs résidentiels et qui sont directement reliés au réseau routier.

4620 **LE PRÉSIDENT :**

À titre d'exemple?

4625 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Bien, celui-là justement, le long de la rue Notre-Dame ou le secteur des raffineries.

**LE PRÉSIDENT :**

4630 D'accord. Et les catégories auxquelles réfère monsieur Vanier dans sa question, où sont-elles abordées? Ou comment sont-elles encadrées? Il donnait des exemples d'industries lourdes, d'industrie agroalimentaire et ainsi de suite. Qui et comment ça sera déterminé?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4635 Alors c'est le zonage qui va faire l'adéquation entre, disons, l'industrie agroalimentaire et les typologies qu'on retrouve au schéma des secteurs d'emplois. Je dirais de façon générale que l'industrie agroalimentaire se situerait dans le secteur industriel mauve. Mais évidemment, l'industrie agroalimentaire, ça peut être plusieurs choses. Ça peut être des choses qui posent très  
4640 peu de nuisances ou, à l'inverse, je ne sais pas, moi, une brasserie qui va émettre des odeurs, etc. Et donc, c'est le zonage qui précisera ce niveau de détail-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4645 Et le zonage qui relève?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

De l'arrondissement.  
4650

**LE PRÉSIDENT :**

De l'arrondissement.  
Madame Chauvin.  
4655

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Sans vouloir entrer dans les détails, parce qu'on peut rapidement arriver à quelque chose de très complexe, il y avait une structure que j'appelle des poupées russes entre les affectations  
4660 du sol puis les usages dans l'ancienne Ville de Montréal, qui était assez exhaustive. Il y a maintenant une recatégorisation des catégories d'affectation du sol.

Dans quelle mesure est-ce que cette nouvelle nomenclature au niveau des catégories d'affectation du sol va changer l'ensemble des groupes d'usages qui sont permis et qui avaient été  
4665 établis en fonction du potentiel de nuisance par rapport aux activités autres qu'industrielles? Je vais essayer d'être plus claire.

On se retrouve avec des catégories d'affectation du sol qui permettent souvent une mixité d'usages, qui ne semblait pas aussi apparente dans l'ancien Plan d'urbanisme et la  
4670 réglementation d'urbanisme de la Ville de Montréal. Sans nécessairement y répondre de façon

exhaustive tout de suite, je pense que ça touche directement la préoccupation de monsieur Vanier, à savoir la catégorisation des grandes affectations du sol avec le type d'usages qui sera permis d'inscrire à l'intérieur de ces aires d'affectation au niveau de la réglementation des arrondissements.

4675

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est clair que dans l'esprit du développement durable, le projet de Plan d'urbanisme révisé vise de façon générale effectivement une plus grande mixité des usages. Mais ça n'empêche pas qu'on vise également la qualité des milieux de vie résidentiels et donc la diminution des nuisances causées par des usages inadéquats.

4680

Je pourrais demander, si vous le souhaitez, à ma collègue Lise Bernier d'élaborer sur le lien entre l'affectation et les usages.

4685

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Oui, certainement. Peut-être que j'aimerais avoir un commentaire ou deux sur le fait que, dans quelle mesure est-ce que les exploitations industrielles, qui semblent aujourd'hui incompatibles avec le milieu résidentiel, opèrent en fonction de droits acquis? C'est-à-dire qu'en fonction de la réglementation de 92 ou de 2004, cette incompatibilité-là ne pourrait être autorisée. Je ne sais pas si ma question est claire?

4690

Comme, par exemple, la compagnie Lavo située à 500 mètres, puis je reprends un exemple, je ne veux pas être nominative là, à 500 mètres d'une école, dans quelle mesure est-ce que la réglementation en vigueur ou celle qui sera adoptée conséquemment au cours des une ou deux prochaines années permettrait ce genre d'usage-là?

4695

**Mme LISE BERNIER :**

En fait, comme monsieur Sainte-Marie l'a mentionné tantôt, l'approche d'affectation du sol qui est retenue dans le projet de Plan d'urbanisme propose des catégories englobantes et ne se rend pas quant à un détail de gestion des nuisances. Donc, décrit davantage la nature et le caractère des milieux. Et ce sera le zonage qui assurera, de par l'ensemble des objectifs poursuivis par le plan et aussi les différents critères énoncés dans le tableau d'affectation du sol joint au plan qu'on voit à l'écran, la façon donc de gérer, par des catégories d'usages et par des normes ou des critères, les types d'usages ou leur compatibilité selon les différents milieux.

4700

4705

Ce que vous avez évoqué dans la réglementation actuellement en vigueur, particulièrement dans les arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal, il y a pour les activités industrielles... en fait, la gestion des usages industriels est faite selon l'intensité, si on veut, ou la performance environnementale. C'est l'intention de la réglementation. Donc, en termes d'intensité de nuisances.

4710



4715 Et on avait des catégories allant de I1, en fait, de I2 à I6, I7. Et quand on monte dans l'échelle, ça signifie des nuisances plus importantes. Et on retrouvait ces types de zonage dans des zones exclusivement industrielles nécessairement. Et les règles quant à l'émanation de poussières, de bruits, etc. devaient être prises en compte.

4720 Par ailleurs, il y a d'autres formes de réglementation aussi qui s'appliquent probablement aussi. Tantôt, je pense qu'on ne l'a pas évoqué, mais le Service de prévention des incendies a aussi des règles quant à la localisation, l'aménagement des produits dangereux, etc., qui sont pris en compte indépendamment du zonage.

4725 Quant à la gestion des droits acquis, des entreprises qui ont obtenu des permis qui ont été autorisés en vertu d'une réglementation antérieure ou qui n'est plus en vigueur maintiennent leurs activités par droits acquis et il y a un mode de gestion des droits acquis qui est prévu à la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

4730 Dans le cas de Lavo, je suis certaine, on pourrait vérifier, mais qu'ils étaient déjà en situation dérogatoire avant leur déménagement dans un environnement industriel propre à ce type d'activité-là. Parce que l'activité industrielle générerait davantage de nuisances de ce que les usages industriels autorisés dans ce secteur-là pouvaient permettre.

4735 Si, d'ailleurs, c'était le cas... je me demande, c'était résidentiel même déjà ou c'était toujours industriel? Non, je pense que c'était industriel léger. Mais Lavo était une entreprise qui générerait des nuisances importantes et donc correspondait probablement à un usage de type I5 plutôt que I2, qui était la zone dans laquelle ils se situaient préalablement à leur relocalisation.

4740 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

4745 Comment est-ce que cette hiérarchisation-là des nuisances qui était dans les catégories d'affectation du sol au Plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Montréal, quelle est la continuité avec la structure qui est proposée maintenant avec la version préliminaire du Plan d'urbanisme de la Ville?

**Mme LISE BERNIER :**

4750 En fait, les arrondissements devront ajuster leur réglementation en fonction des orientations du nouveau plan. Mais comme je l'évoquais tantôt, le projet de Plan d'urbanisme est moins réglementaire et davantage de nature argumentaire, donc basé sur des objectifs qualitatifs et sur une certaine performance, finalement, à obtenir selon la nature et le caractère des milieux. Donc, il y aura une interprétation qui sera faite à savoir si la réglementation dans sa forme et son format actuels répond toujours à ce qui est prévu.

4755 Mais, comme on l'a dit dès le départ, le territoire étant largement établi, c'est davantage au sein des territoires à transformer où on peut s'attendre à ce qu'il y ait des ajustements à faire dans la mesure où de nouvelles orientations s'appliquent.

4760 La réglementation en vigueur, aussi, il y a des arrondissements qui pourraient choisir de  
modifier même la nature et la forme du cadre réglementaire applicable pour différentes raisons.  
Mais probablement que, bon, dans la mesure où cette réglementation, ce cadre réglementaire  
répond à la gestion des interfaces ou des nuisances quant à l'entreposage extérieur notamment –  
4765 on a évoqué ça aussi tantôt – quant aux émanations de poussières, de bruits, etc., probablement  
que le cadre réglementaire sera reconduit ou maintenu dans la mesure où il n'y a pas de  
changement d'affectation ou d'orientation majeur au sein du territoire.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

4770 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Vanier.

4775

**M. DANIEL VANIER :**

Merci.

4780 **LE PRÉSIDENT :**

La dernière personne inscrite pour poser des questions est monsieur Philippe Côté. Et,  
après ça, nous aurons deux personnes inscrites auxquelles pourrait s'ajouter monsieur Vanier, s'il  
avait l'intention de faire un commentaire.

4785

Rebonsoir, monsieur Côté!

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4790 Rebonsoir! Je cherche à savoir, un, pour avoir participé aux RUI de Sainte-Marie, il a été  
avancé dans les documents préliminaires pour le forum de validation de ce printemps qu'il y aurait  
une voie réservée aux autobus sur le pont Jacques-Cartier, car il y a 40 millions de véhicules, dit  
le fédéral, qui utilisent le pont par année.

4795 **LE PRÉSIDENT :**

Votre question?

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4800

La question, c'est de savoir, est-ce que les énoncés de réduire la circulation automobile  
du pont Jacques-Cartier, dont entre autres l'hypothèse d'une voie réservée sur le pont Jacques-

Cartier pour réduire le nombre de 40 millions de véhicules, d'après le fédéral, qui circulent sur le pont...

4805

**LE PRÉSIDENT :**

Qu'est-ce que vous savez sur le projet de voie réservée, monsieur Sainte-Marie, sur le pont Jacques-Cartier?

4810

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

J'ai jamais entendu parler d'un tel projet. Il faut se rappeler que le métro est directement sous le pont Jacques-Cartier et évidemment offre des débits pour le transport collectif qui sont fort supérieurs.

4815

**LE PRÉSIDENT :**

Mais ce que vous dites, c'est que dans les projets de transport collectif ou les mesures d'incitation de transport collectif, tels que planifiés actuellement dans le Plan d'urbanisme, vous n'avez pas l'hypothèse d'une voie d'autobus sur le pont Jacques-Cartier.

4820

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est exact.

4825

**LE PRÉSIDENT :**

C'est exact. Très bien.

4830

Votre deuxième question, monsieur Côté?

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, c'est ça. Je cherche à comprendre, nous avons des cartes qui énoncent l'intensification au niveau des stations de métro. On nous annonce aussi des protections et même des processus de renaturalisation de milieux naturels. Et j'aimerais comprendre comment se fait-il que le ruisseau de la Molson, situé entre le métro Viau et l'Assomption – tel que décrit dans le document 3-14 par le groupe Cardinal et Hardy, page 39 – qui est évoqué pour un processus, autrement dit, à travers le parc industriel l'Assomption, qui est actuellement laissé comme un parc d'entreposage pour camionnage, donc qui favorise, si on peut dire, une certaine conception de l'est, en quoi des projets innovateurs comme, par exemple, la renaturalisation du ruisseau Molson et l'intensification des métros Viau et l'Assomption ne sont pas tenus compte et qu'on a plutôt affaire à des développements dans le parc Maisonneuve ou dans son aire du parc Maisonneuve, à ce moment-là, et développement résidentiel évidemment?

4840

4845

**LE PRÉSIDENT :**

4850 Alors, qu'est-ce qui est prévu, sinon pourquoi n'est-ce pas prévu, à propos du ruisseau Molson?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4855 Il s'agit d'un ancien ruisseau en fait qui est canalisé depuis longtemps et qui est donc dans un égout présentement. Il n'est pas prévu, effectivement, de le mettre en valeur puisqu'il s'agit – présentement aucunement de le mettre en valeur comme milieu naturel, on s'entend – puisqu'il s'agit aucunement d'un milieu naturel.

**LE PRÉSIDENT :**

4860 Est-ce que plus généralement, monsieur Sainte-Marie, quand il y a, admettons, des cours d'eau qui ont été fortement modifiés par la main de l'homme mais qui présentent encore des caractéristiques, je ne sais pas, de couler à ciel ouvert, d'être bordé de végétation et ainsi de suite, est-ce qu'il y a des principes ou des normes d'aménagement et de gestion de tels cours d'eau ou de tels espaces humides?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

4870 Tout à fait. En relation avec l'action 16.1 qui découle de l'objectif 16, on mentionne le fait de:

4875 *«Maintenir le régime hydrique des cours d'eau intérieurs en encadrant la planification des projets de développement de manière à aménager des bassins de rétention, à limiter les surfaces imperméables et à éviter la canalisation et la relocalisation des cours d'eau intérieurs.»*

4880 On peut attirer votre attention sur cette carte-ci. On l'a vue souvent, mais je n'ai jamais pointé cet élément-là. Des cours d'eau intérieurs, c'est donc la ligne bleue, et on voit que certains cours d'eau qui, de toute évidence, ont été remaniés, parce que c'est rare que la nature agit avec des angles droits, sont pourtant indiqués comme cours d'eau intérieurs, puisqu'ils présentent effectivement maintenant des caractéristiques renaturalisées qu'il vaut la peine de protéger et de mettre en valeur.

4885 Donc, les lignes bleues qui apparaissent sur la carte sont les cours d'eau intérieurs qui sont inventoriés et donc protégés comme cours d'eau.

**LE PRÉSIDENT :**

4890 Qu'est-ce qui a présidé au choix de ceux qui apparaissent sur la carte?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Je vais passer la parole à monsieur Conant là-dessus.

**M. STÉPHANE CONANT :**

4895

Il y a une série de cours d'eau intérieurs, en fait, comme monsieur Sainte-Marie le précisait, qui présentent aujourd'hui des caractéristiques qui sont en fait des milieux naturels ou des milieux qui ont été renaturalisés.

4900

On a bénéficié de l'information d'un organisme dont je n'ai pas mémoire pour l'instant, on pourrait vérifier, mais il existe une cartographie de ces cours d'eau basée sur une série de critères donc qu'on a reconduits dans le plan.

**LE PRÉSIDENT :**

4905

Bien. Alors, ça serait très apprécié si vous l'obteniez, monsieur Conant.

4910

Merci beaucoup, monsieur Côté. Sauvez-vous pas, monsieur Côté, parce que pendant que les gens de la Ville quittent la table, puisque vous étiez le premier inscrit pour donner votre opinion, je vais donc leur demander de quitter la table, bien sûr ils peuvent rester dans la salle, et j'entendrai vos commentaires de ce soir, au plus cinq minutes. Et, après ça, il y aura deux autres personnes.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

4915

Mais je vais essayer d'être bref. Mon commentaire se situe dans l'ordre d'arbitrage panmontréalais. J'aimerais aborder la problématique du réseau autoroutier, la problématique du réseau vert, enfin, anciennement réseau vert, maintenant Trame verte, et l'hypothèse d'un pôle patrimonial au Pied-du-courant.

4920

Premièrement, le PIB de Montréal est près de 110 G\$. L'économie de l'auto-pétrole est à peu près de 25 G\$ dans la région de Montréal, sauf que Montréal ne possède aucune entreprise d'auto-pétrole et, dans les faits, Montréal subit, l'économie de Montréal subit un déficit commercial annuel de 12 G\$ dû à l'utilisation de l'auto-pétrole comme mode de déplacement.

4925

Alors, toute considération d'encourager le développement du réseau routier, développement du réseau artériel devrait plutôt être réduit et se retrouver, à ce moment-là, à s'opposer en termes du réseau routier sur le réseau de base. Donc, de ne plus avoir affaire à des développements, parce que tout développement entraîne la ruine de l'économie montréalaise. D'ailleurs, nous pouvons recommander, comme ici le Plan d'urbanisme le dit, que le transport en commun est un mode dominant qui devrait être accepté parce que Montréal possède une structure industrielle basée sur le développement du rail. On sait que le premier train qui a traversé le Canada est parti de Montréal.

4930

4935 Dès lors, notre considération, si nous revenons à l'enjeu du réseau autoroutier de base, il  
y a des infrastructures majeures, comme la Métropolitaine est soulevée, c'est le véritable axe est-  
ouest de Montréal. Il a été planifié dès les années 20 par la Commission métropolitaine de  
Montréal avec des enjeux d'expropriation. Tandis que le corridor de la seconde Transcanadienne,  
4940 qui est donc de la Ville-Marie, a été plutôt annoncé dans les années 60 avec un processus  
d'expropriation.

Ce corridor est toujours inachevé et il n'est toujours pas connecté à l'ensemble du réseau,  
sauf à deux principaux échangeurs, qui sont l'échangeur Souigny et Turcot. Et donc j'arrive, à ce  
moment-là, à l'enjeu de mon arbitrage.

4945 L'échangeur Turcot fait l'objet donc d'une grande, si je peux dire, une planification à  
travers la Société du Havre. On voit que son effondrement prochain qui sera très coûteux à  
reconstruire – d'ailleurs, c'est un monument moderniste, impossible à reconstruire – donc, à ce  
moment-là annonce donc un plan, si on peut dire, une planification d'ensemble d'à peu près de 8  
4950 G\$ pour le sud-ouest. Tandis que tout ce qui s'annonce pour Souigny, il n'y a rien pour Souigny,  
si on peut dire, même à l'est de Berri, il n'y a rien d'annoncé de cette ampleur.

Donc, tous les enjeux posés par la Société du Havre d'accès au fleuve, de revoir la  
configuration du réseau autoroutier, devraient donc équivaloir aussi à des propositions identiques  
4955 à l'est.

Dès lors, comme monsieur Brisset a dit précédemment en soirée, l'échangeur Souigny  
devrait être donc réduit non pas de... sa configuration, c'est d'autoroute à autoroute. Nous avons  
cru comprendre en décembre 2002 que l'échangeur serait reconfiguré d'autoroute à artère et il y  
4960 aurait donc des propositions intéressantes à tenir compte pour avoir donc un véritable boulevard  
urbain qui permettrait d'avoir seulement 50 000 véhicules qui circulent le long du fleuve entre l'est  
et l'ouest. Dès lors, je pense qu'il y a donc un manque de propositions évidentes pour l'est de  
Montréal actuellement.

4965 En termes aussi d'arbitrage, le corridor ferroviaire du CP est à conserver, comme ça a été  
dit. C'est essentiel à la survie du Port de Montréal. Toute agression, je veux dire, tout le fait de  
densifier le long du corridor va donc à ce moment-là fragiliser ce lien et, à ce moment-là, donc,  
nous recommandons une zone tampon très forte et donc la réalisation du réseau vert qui était  
plutôt proposé aussi en 92 comme une priorité pour le coeur de l'île de Montréal, car nous avons  
4970 vu que dans la notion d'écoterritoire, les principaux territoires de proposés sont dans les limites de  
l'urbanisation et qu'il n'y a rien de prévu au centre de l'île, hormis évidemment le mont Royal.  
Donc, le corridor du CP devient quelque chose d'essentiel.

Et le type de reconfiguration de proposé pour Outremont, avec des fonds de la Ville de  
4975 Montréal qui sont engagés facilement à la hauteur de 20 M\$, devrait aussi s'engager dans le  
centre-sud pour revoir la configuration du rail. Comme ça a été spécifié, la configuration du rail  
date du temps que le port était dans le Vieux-Port mais, à ce moment-là, on voit bien que les

quartiers centraux se développent différemment depuis surtout que le port est rendu à l'est du pont-tunnel.

4980

Dès lors, nous pensons que le secteur est, donc toute la rive entre Berri et Bercy, pourrait être dégagé pour un développement je pense de stature internationale pour Montréal et aussi qui permettrait d'avoir une ouverture vers l'est, pour le désigner aussi comme des quartiers résidentiels et non pas des quartiers avec des grands secteurs industriels comme, par exemple,

4985

le parc industriel Dickson qui, je crois, devrait plutôt faire l'objet de processus de renaturalisation et non pas d'entreposage pour l'est surtout.

Évidemment, dernière proposition, ça serait peut-être de demander aussi que le parc des Îles soit nommé arrondissement naturel et historique semblable au mont Royal. Ça nous permettrait, à ce moment-là, que Montréal participe, aussi la nouvelle CMM, dans le sens qu'elle offrirait le parc des Îles à Longueuil comme l'ensemble des îles, comme l'île Sainte-Thérèse aussi. Je pense qu'il y aurait des options, enfin, bref, de développer le fleuve en rapport avec la Rive-Sud et non pas d'avoir des autoroutes le long de nos berges.

4990

4995

**LE PRÉSIDENT :**

Dites-moi, monsieur Côté, quand vous dites: «nous», est-ce que vous parlez au nom d'un groupe?

5000

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, c'est ça. Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. On s'est formé en 99 et on a fait une réflexion d'ensemble. Et, nous, bien, à ce moment-là, on a tenté de réfléchir à partir de l'est et non pas à partir du centre. Et donc à ce moment-là, c'est des enjeux d'arbitrage surtout qu'on voit beaucoup de propositions pour le sud-ouest et, à notre connaissance, il n'y a pas grand-chose pour l'est.

5005

**LE PRÉSIDENT :**

5010

Très bien. Merci, monsieur Côté.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

C'est une question pour vous et vous allez voir que je n'ai pas très bien compris la proposition de monsieur qui est passé plus tôt. C'est-à-dire qu'il a suggéré qu'il y ait un lien est-ouest qui soit développé en réseau cyclable. Est-ce que vous voyez ce que je veux dire?

5015

Et ma question, en fait, c'est est-ce que vous soutenez cette demande d'aménagement d'une piste cyclable, je pense que c'était peut-être dans l'axe de Souigny, mais je ne suis pas certaine.

5020

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Non. Moi...

5025

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Si vous pouvez m'expliquer et me dire si vous êtes d'accord.

5030

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Nous, c'est plutôt de... je veux dire, le lien cyclable, il faut voir qu'actuellement, c'est un peu, si je regarde par Souigny, c'est un peu absurde. C'est de quitter la rive du fleuve, qui est quand même nommée voie panoramique et patrimoniale, pour aller rentrer à l'intérieur des terres, suivre un corridor autoroutier et revenir – donc l'avenue Souigny – et revenir après vers la promenade Bellerive.

5035

Actuellement, c'est plutôt un usage le long de Notre-Dame. Et vu qu'il est toujours prévu que ce secteur-là sera un parc industriel avec circulation de camionnage, je comprends très bien qu'il peut y avoir une proposition de passer par Souigny pour justement ne pas être pris dans le trafic, et surtout que l'entrée et sortie du Port de Montréal est maintenant localisée – depuis le 9 septembre 2001 – est localisée maintenant au pont-tunnel, l'entrée Boucherville et sortie Curateau.

5040

Et à ce moment-là, donc, si c'est des usages aussi forts, et c'est pour ça qu'il faut plutôt revoir la configuration de Souigny, de ramener le camionnage sur Souigny et de laisser les cyclistes sur la rue Notre-Dame. Et c'est ça la proposition de Pierre Brisset qui est directeur du Groupe en recherche urbaine. Et c'est ça que nous demandons depuis plusieurs années.

5045

C'est que la configuration de Souigny, qui est une configuration d'autoroute à autoroute pour permettre aux gens de la Rive-Sud d'accéder au centre-ville de Montréal, soit plutôt refaite en termes d'axe nord-sud. Donc, à ce moment-là, que le lien entre le pont-tunnel se fasse avec le réseau artériel de Montréal pour éviter que les camions circulent jusqu'au pont Jacques-Cartier. Ce qui est complètement absurde.

5050

5055

Le Port a vraiment été mis dans l'axe de la 25. Ça a été le grand arbitrage pour dégager la paroi du Vieux-Port, pour que Montréal ait une vitrine internationale à présenter...

**LE PRÉSIDENT :**

5060

On vous entend, monsieur Côté. Merci beaucoup.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

5065

Merci, monsieur Côté.



**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Et la vitrine peut être beaucoup plus large.

5070

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

5075

Madame Liliane Dupond.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Je le répète. Il n'y a pas d'argent à faire avec les chars pour Montréal.

5080

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Liliane Dupond.

5085

**Mme LILIANE DUPOND :**

Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

5090

Alors, vous avez sans doute des messages à nous laisser, madame Dupond.

**Mme LILIANE DUPOND :**

5095

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Rapidement.

5100

**Mme LILIANE DUPOND :**

Rapidement. O.K. Ça sera pas long. Vous avez dû comprendre que je souhaite vraiment pas qu'il y ait plus de voitures qui circulent sur Notre-Dame. Moi, j'habite dans une coopérative. Je suis juste une citoyenne, puis je suis à pied. Je suis une piéton et je souhaite pas, je souhaite vraiment pas qu'il y ait plus de voitures sur Notre-Dame.

5105

J'habite dans une coopérative qui est située... le secteur, c'est beau, c'est tout près de la Place Valois et les coopératives d'habitation sont souvent avec des budgets restreints pour des

5110 bâties, puis il n'y a pas beaucoup d'isolation, qu'est-ce que vous voulez, c'est comme ça. Et il y a beaucoup de bruit. Puis il y a beaucoup de circulation.

**LE PRÉSIDENT :**

5115 Et si vous aviez des suggestions à faire ou une suggestion à faire pour améliorer la tranquillité, ça serait quoi?

**Mme LILIANE DUPOND :**

5120 Bien, moi, en tout cas, je prioriserais beaucoup d'espaces verts. Beaucoup plus d'espaces verts, en tout cas. La plantation d'arbres. Je ne sais pas si l'idée du petit «bahut» de terre c'était bien, mais il faudrait qu'il y en ait encore plus, en tout cas. Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

5125 C'est votre message?

**Mme LILIANE DUPOND :**

5130 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

5135 Parfait. Merci beaucoup, madame Dupond.

Monsieur Vanier, vous avez un commentaire à venir nous faire?

**M. DANIEL VANIER :**

5140 Mon premier commentaire, monsieur le président, c'est au nom de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve que je fais le commentaire, ce soir. Donc, mon premier commentaire va porter sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame.

5145 Comme vous avez pu le constater ce soir, ça a suscité beaucoup de questions et d'inquiétudes aussi de la part de la population, et je pense que c'est représentatif. Il faut rappeler certains faits, je crois, importants pour la question de la rue Notre-Dame.

5150 Il y a 30 ans, le ministère des Transports du Québec a démoli environ 1 200 logements en bordure de la rue Notre-Dame, quand c'était le cas de l'autoroute est-ouest. Ces démolitions-là ont causé un appauvrissement important du sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Et ça a un peu détruit un peu le milieu social aussi qu'il y avait dans ce secteur-là par cette démolition-là et cette décision-là de l'État du gouvernement du Québec à l'époque.

5155           Donc, ça a causé un appauvrissement et le meilleur exemple de cet appauvrissement-là, c'est la rue commerciale, c'est la rue Sainte-Catherine. L'état de délabrement qu'on voit dans notre quartier de la rue Sainte-Catherine nous fait un peu mal au coeur si on voit ça.

5160           Parce que ça a été une rue dans les années 60, 50 et 60, ce fut une rue qui était très... où il y avait beaucoup d'achalandage, beaucoup de commerces fonctionnaient et c'était une des rues commerciales florissantes de Montréal. Avec les démolitions, tout ça, avec le temps, il y a un état de délabrement incroyable dans ce secteur-là et les commerçants ont de la misère un petit peu à survivre même à cet endroit-là.

5165           Donc, c'est des exemples que je pense que c'est important, toute la question de la rue Notre-Dame est très importante pour nous autres et c'est pour ça que ce soir vous avez eu beaucoup de questions à ce sujet-là.

5170           Actuellement, aussi, vit environ une population de 5 000 personnes entre la rue Sainte-Catherine et la rue Notre-Dame. Il reste quand même beaucoup de logements. Et malgré ces démolitions-là, il reste une population riveraine d'à peu près 5 000 personnes. On évalue entre 5 000 et 6 000, je n'ai pas les chiffres exacts.

5175           Ces gens-là vivent des conditions quand même de vie qui sont très difficiles. C'est un milieu énormément bruyant, même le ministère des Transports le reconnaît et il y a une problématique environnementale importante. Il y a une exposition aussi aux gaz émis par les voitures et tout ça, par les 80 000 voitures qui circulent quotidiennement dans ce secteur-là.

5180           Il y a aussi des questions de sécurité sur la rue Sainte-Catherine. Souvent, quand la rue Notre-Dame est congestionnée, les chroniqueurs radio de circulation vont indiquer aux gens: «Vous pouvez prendre comme alternative la rue Sainte-Catherine.» Donc, le trafic de transit circule parfois sur Sainte-Catherine. Ça monte même jusqu'à la rue Lafontaine et même la rue Ontario. Donc, il y a énormément de problèmes à ça. Et c'est pour ça que la solution pour la Notre-Dame est loin d'être facile à trouver.

5185           Donc, c'est une cicatrice, la rue Notre-Dame. C'est une plaie béante un peu au niveau social et au niveau environnemental pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve. C'est pour ça que la question des trains urbains vers l'est de Montréal, la question que j'ai soulevée est importante. Parce qu'on veut, nous autres, diminuer le volume de circulation sur la rue Notre-Dame et on trouve que le transport collectif, puis en particulier le train urbain vu qu'on n'a pas de train urbain vers l'est, demeure une priorité pour nous.

5190           Donc, c'était un des messages qu'on voulait envoyer ce soir à la commission et je profite de l'occasion pour le faire.

5195           Donc, pour faire suite à ça, j'aimerais ça que la commission demande à la Ville de Montréal de déposer une carte actuelle du réseau ferroviaire de Montréal. Ça serait important pour nous autres comme outil. Et étant donné que tantôt, lors de ma première présence pour des

5200 questions, on a remarqué des lacunes au niveau de ces cartes-là, j'aimerais ça qu'il y ait une correction et que sur le site Internet de l'Office, la Ville de Montréal y dépose une carte actuelle du réseau ferroviaire pour qu'on sache très bien qu'est-ce qui est favorisé, qu'est-ce qu'ils sont prêts à démanteler ou, en tout cas, qu'ils nous disent un peu dans un document c'est quoi leurs intentions face au réseau ferroviaire.

5205 Parce que le réseau ferroviaire est quelque chose d'essentiel, essentiel à l'économie. Et là quand je parle du réseau ferroviaire, il faudrait qu'ils tiennent compte du train de banlieue et également de marchandises. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

5210 Merci, monsieur Vanier.

5215 Alors, écoutez, je déclare que l'assemblée de ce soir est terminée. Je rappelle simplement à ceux qui voudraient présenter un mémoire aux assemblées plénières du 21 et du 22 juin, que vous devez vous inscrire d'avance en communiquant avec l'Office, et pour que les commissaires puissent prendre connaissance de votre mémoire, nous vous demandons de nous le faire parvenir d'ici le lundi 14 juin à 16 h, idéalement en dix exemplaires papier et en format électronique. Merci à tous.

\*\*\*\*\*

5220 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, 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.

5225 ET J'AI SIGNÉ:

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**