

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 10

Séance tenue le 16 juin, à 19 h
Centre communautaire Sarto-Desnoyers
1335, chemin du Bord-du-Lac
Arrondissement Dorval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 16 JUIN 2004	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL	
PIERRE SAINTE-MARIE, DANIEL LEGAULT.....	3
REPRISE DE LA SÉANCE	18
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
YOLAND BERGERON	18
STEPHEN LLOYD	27
MARIO BERGERON	38
JACK SANFORD.....	42
PATRICIA OCHMAN.....	46
CHRIS WOODS-FRY	48
YOLAND BERGERON	52
COMMENTAIRES :	
MARIO BERGERON	70
RONALD GOES	78

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, messieurs, bonsoir. Good evening, ladies and gentlemen. Welcome to this public hearing.

10 Je m'appelle Jean Paré. Je suis commissaire à l'Office de consultation publique 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. À la table à notre gauche, vous voyez madame Michèle Bertrand et monsieur Stéphane Doré, les analystes de la Commission.

15 Nous serons également secondés par madame Stéphanie Espach, monsieur Alain Cardinal et monsieur Jean-François Lévêque à l'entrée de la salle.

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

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

25 The table on my right is for the people who will inform us about the new Master Plan Project. The team is headed by Pierre Sainte-Marie, a city planner from the Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. He is assisted by Daniel Legault from the same service and Monsieur Jean-François Morin as well.

30 And following the presentation, both of them, as well as other persons from various departments of the city, will answer your questions.

35 Selon la loi, l'Office de consultation publique a le mandat de consulter les citoyens sur le Plan d'urbanisme révisé. Les citoyens ont en effet le droit d'être bien informés et de faire valoir leur opinion en vue d'influencer les décisions relatives aux projets qui touchent leur milieu de vie.

40 Les consultations de l'Office doivent être crédibles, transparentes et efficaces. 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.

La proposition du 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

45 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.

50 The proposal for a New Master Plan was developed by the Planning Department of the City of Montreal in cooperation with the planning services of all the boroughs.

Tonight's presentation will focus mostly on the components concerning the whole territory of the City and on the major issues relating to its future development. The new Master Plan will come into force before the end of this year.

55 Toute consultation publique comprend deux parties. La première 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.

60 La séance de ce soir vise principalement à vous informer. Donc après la présentation qui sera faite par monsieur Sainte-Marie, la Commission recevra vos questions.

En deuxième partie, nous entendrons ceux qui désirent exprimer leur opinion dès ce soir ou qui ont déjà un mémoire à déposer.

65 Nous aurons aussi des séances plénières la semaine prochaine, soit les 21, 22 et 23 juin, exclusivement pour recevoir les opinions des citoyens. Il n'y aura ni présentation ni période de questions à ce moment-là.

70 Ce soir, pour poser des questions, il faudra donner son nom à la table d'accueil et l'inscription aura lieu pendant la pause que nous allons prendre après la présentation.

75 Tonight, following the presentation of the Master Plan Proposal, there will be a question period. Those who wish to ask questions must give their name during a break after the presentation.

And later this evening, you will have the possibility to come and state your position, unless you prefer to do so at the plenary sessions that we will hold next week on June 21st, 22nd and 23rd. I will give you further information about that later.

80 Au cours de l'été, la Commission va préparer son rapport à la lumière de l'information reçue et des opinions des citoyens. Nous prévoyons remettre ce rapport en septembre.

85 Le président de l'Office le transmettra au maire et au président du Comité exécutif puis il le rendra public. Les personnes intéressées à recevoir le rapport pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil.

Il faut se rappeler que le rapport de la Commission sera consultatif et non décisionnel. La décision relative au Plan d'urbanisme révisé appartient au Conseil de la Ville de Montréal.

90

The Commission's report will be submitted to the Mayor of Montreal and to the Chair of the Executive Committee in September. It will be made public by the President of the Office de consultation publique a few days later.

95

If you want a copy, just leave your name and address at the table. Also please remember that this report is not decisional but advisory.

100

Ce soir, ma tâche principale est de favoriser la participation de tout le monde, 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.

105

My duty tonight is to encourage citizen participation and make sure that everybody has access to relevant information. This can only be achieved when all parties adopt a polite, respectful behaviour. That is why I will not tolerate any demonstration, disagreeable remark or defamatory comment.

110

Having said that, I am confident on the basis of past hearings that tonight's meeting will be pleasant and profitable. And to those who have a cellular phone, please turn it off.

J'invite maintenant Pierre Sainte-Marie à faire la présentation de la proposition de Plan d'urbanisme révisé.

115

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

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

120

Le résumé du Plan d'urbanisme est disponible à l'entrée. Il est également possible de consulter le site Internet du Plan d'urbanisme si vous voulez avoir plus de détails.

125

The summary of the Master Plan is available at the entrance. You may also wish to consult the website where the whole Plan is presented in detail.

130

Le Plan d'urbanisme est un instrument requis par la loi et adopté par le Conseil municipal qui présente les objectifs et les orientations de la Ville en matière d'aménagement urbain et également les moyens de mise en oeuvre, particulièrement les paramètres réglementaires mais aussi d'autres mesures de mise en oeuvre, notamment les investissements en matière d'immobilisations et de programmes.

135 The Master Plan is a management document that is required by law. It presents the objectives and orientations of the City with respect to urban development and the regulatory parameters as well as other means of implementation.

The presentation tonight will be largely in French. Those who prefer to follow in English may use the right screen.

140 L'élaboration du Plan d'urbanisme a commencé en juin 2002 avec l'adoption de différentes résolutions au Sommet de Montréal, notamment relatives à l'aménagement urbain. Le travail s'est poursuivi depuis et il est prévu que le Plan d'urbanisme sera adopté à la fin de l'année 2004.

145 Parmi les consensus atteints au Sommet, l'un des plus importants est de faire du Plan d'urbanisme le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. C'est donc pour les participants au Sommet à la fois politique et de la société civile en général beaucoup plus qu'une obligation juridique mais effectivement un outil d'urbanisme, un outil de gestion du développement du territoire.

150 Le Plan d'urbanisme est élaboré en fonction de la nouvelle réalité montréalaise et en particulier en visant l'équilibre entre le traitement des enjeux pan-montréalais et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des arrondissements.

155 La structure du document reflète cette recherche d'équilibre avec la partie 1 qui porte sur les enjeux pan-montréalais, la partie 2 qui présente un certain nombre de documents spécifiques à chaque arrondissement et la troisième partie qui correspond au document complémentaire.

160 The structure of the document reflects the intention of striking a balance between the treatment of city-wide issues and the importance of maintaining and developing the distinctive characteristics of each of the 27 boroughs.

So the first part deals with the city-wide issues. The second part presents various documents for each of the boroughs and the third corresponds to the complementary document.

165 Le parti d'aménagement, c'est-à-dire le fondement philosophique du Plan d'urbanisme, se base sur la notion de développement durable, ce qui se traduit par la volonté de consolider le territoire, c'est-à-dire de s'assurer que le développement se fait dans la poursuite de celui qui est déjà amorcé, c'est-à-dire dans les secteurs desservis par les infrastructures, tant les infrastructures d'aqueduc et d'égout que les infrastructures de transport.

170 La notion de développement durable se traduit aussi par l'importance accordée au transport collectif qui est vu véritablement comme le mode d'avenir de transport des Montréalais.

175 Le développement durable se traduit aussi par la qualité de l'architecture et de l'aménagement urbain en général qui est recherché.

180 Le territoire de Montréal est très largement bâti et les secteurs qui apparaissent en couleur beige sur la carte sont des secteurs établis, c'est-à-dire des secteurs pour lesquels la Ville vise un développement qui se situera dans la continuité du développement qui est déjà présent, tant au niveau des types d'usages qui sont autorisés que des types de bâtiments.

185 Les secteurs qui apparaissent en bourgogne sont des secteurs à transformer qui sont des secteurs qui ont connu des usages dans le passé mais qui, selon la volonté de la Ville, sont appelés à se transformer justement tant au niveau des activités que du bâti.

Par contre, les secteurs en marine sont des secteurs qui n'ont jamais été urbanisés et dont le Plan entend soutenir le développement dans le respect des éléments naturels d'intérêt qui s'y trouvent. On reviendra plus tard sur la notion d'écoterritoire.

190 À l'ouest de l'Ile Bizard et ici à Senneville et à Sainte-Anne-de-Bellevue, on retrouve également une zone agricole, une zone agricole qui a été décrétée par le gouvernement du Québec mais qui est reconduite par le Plan d'urbanisme de la Ville, donc reconnue par la Ville. L'idée, c'est de consolider, comme on l'a dit, le développement dans les secteurs déjà desservis et de maintenir les paysages champêtres de ces secteurs qui correspondent à une facette de l'identité montréalaise.

200 The whole Master Plan is based on the notion of sustainable development. As you know, most of the City is already built up and the areas in beige correspond to the established areas, where the City intends that development occur in the continuity of what is already there.

In the red areas, on the contrary, the City intends transformation, major transformation in these areas which are largely industrial and certainly under-used. So the idea is to develop new uses and to encourage the construction of new building types in these areas.

205 The blue areas are areas to be constructed. There are areas that have never been urbanized. The idea is to sustain their development, while respecting and maintaining the natural elements of interest that are there, be they woods, wetlands, river banks and so on.

210 The area to the West of Ile Bizard and here in Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue is the agricultural zone which the Plan also maintains.

215 The planning philosophy of the Plan develops into seven planning goals which deal with living environments, transportation networks, development of the Centre and of employment areas, the quality of architecture and urban landscapes, the preservation and improvement of architectural, archaeological and natural heritage, as well as the quality of environment.

Le parti d'aménagement se décline en sept orientations que nous allons maintenant regarder de façon plus détaillée.

220 La première porte que la qualité des milieux de vie. Il s'agit pour la Ville, bien sûr, d'intervenir d'abord là où les Montréalais habitent de façon à ce que chacun puisse bénéficier d'une qualité de vie qui soit la meilleure possible.

225 En particulier, la Ville entend intervenir dans les secteurs à revitaliser qui sont identifiés sur la carte et qui ont été déterminés en fonction de différents critères socio-économiques.

230 La Ville entend également soutenir dans les dix ans suivant l'adoption du Plan la construction de 60 000 à 75 000 nouveaux logements sur son territoire, ce qui correspond à une part de développement régional de 40 à 50%, ce qui constitue un objectif qui est à la fois réaliste mais ambitieux, puisque depuis plusieurs années, plusieurs décennies, la Ville de Montréal n'a pas réussi à atteindre un tel objectif.

235 La question du transport est extrêmement importante. On vise à ce que les infrastructures de transport servent justement à structurer le développement urbain, à consolider les secteurs qui sont déjà urbanisés.

240 Au premier chef, on vise, comme on l'a dit, à accroître l'utilisation du transport collectif, d'abord en s'assurant du maintien et de la réhabilitation, le cas échéant, des infrastructures existantes, notamment du métro qui, comme vous le savez peut-être, va exiger dans les années qui viennent plusieurs centaines de millions d'investissement simplement pour maintenir son niveau de service.

245 On prévoit aussi améliorer justement la desserte en transport collectif, par exemple, en prolongeant le métro de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou et de la station Côte-Vertu jusqu'à l'actuelle gare de train de banlieue Bois-Franc.

250 La Ville entend également faire en sorte que les infrastructures ferroviaires qui existent desservent mieux les Montréalais, parce que très souvent, elles ont été conçues avant tout pour les gens de l'extérieur. On prévoit donc ajouter, par exemple, une gare ici à Côte Saint-Luc. On prévoit déménager la gare de LaSalle pour la rapprocher de la population.

255 On prévoit également, c'est important, un lien de transport collectif entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville. Et on prévoit maintenir et en fait ajouter aux mesures préférentielles en transport par autobus qui existent, par exemple, sur le boulevard Saint-Charles, le boulevard Saint-Jean, le boulevard Des Sources, dans l'emprise Doney également et sur le boulevard Henri-Bourassa.

260 Le raccordement des deux tronçons du boulevard Cavendish à Côte Saint-Luc et à Saint-Laurent se fera et une fois qu'il sera fait, on s'assurera que des mesures justement de soutien à l'utilisation du transport collectif soient implantées.

Les gens qui habitent ou qui travaillent à proximité d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue ont beaucoup plus tendance à utiliser le transport collectif qu'autrement. Après

265 une étude des abords de chacune de ces stations, de chacune de ces gares, celles qui sont
identifiées sur la carte en jaune feront donc l'objet dans les années qui viennent d'une
intensification du développement urbain, justement pour soutenir l'utilisation du transport collectif.

270 So in order to increase the use of public transit, the City intends to encourage, to intensify
development around certain suburban train stations or around certain metro stations, for instance,
the Baie d'Urfé station, the Beaurepaire station, Cedar Park station, Dorval station, as well as
LaSalle station and Angrignon metro station.

275 L'importance accordée au transport collectif n'empêche pas que des investissements
soient requis quant à l'amélioration du réseau de voirie, particulièrement pour desservir les
secteurs d'emploi.

280 On prévoit 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 le long du bord de l'eau mais à l'intérieur des terres pour justement dégager le bord de
l'eau.

285 On prévoit également des interventions majeures à l'échangeur de Dorval, le
raccordement, on l'a mentionné, du boulevard Cavendish à Côte Saint-Luc avec le boulevard
Cavendish à Saint-Laurent, de même que le raccordement du boulevard Cavendish avec le
boulevard Toupin, de même que le prolongement de la rue Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40,
et le raccordement du boulevard Pierrefonds avec l'autoroute 40 et l'autoroute 20.

290 Le vélo est vu comme mode de transport à part entière et la Ville entend donc compléter
l'armature générale du réseau à laquelle viendra se greffer une série de voies cyclables plus
locales.

295 Au premier chef, on prévoit donc compléter la voie de ceinture qui fait le tour de l'île de
Montréal, le tour de l'île Bizard et le tour de l'île des Soeurs. On prévoit également réaliser un
certain nombre de liens nord-sud, encore une fois dans l'axe du boulevard Cavendish, également
dans l'axe du boulevard Jacques-Bizard, dans le raccordement qu'on mentionnait à l'instant du
boulevard Pierrefonds avec le chemin du Bord-du-lac.

300 On prévoit également raccorder ici à Lachine la voie du Bord-du-lac avec celle du
boulevard De Maisonneuve et de manière générale donc, faire une grille nord-sud régulière qui
permettra de mieux desservir l'ensemble de l'île.

Cycling is seen as a transportation mode per se and various interventions are planned in
order to consolidate the overall structure of the cycling paths in Montreal.

305 Le transport des marchandises joue un rôle très important dans l'économie de Montréal et
c'est pourquoi le Plan d'urbanisme confirme l'essentiel des infrastructures de transport des
marchandises, par exemple, le port qui apparaît en bleu et les grandes voies de transport

ferroviaire, par exemple la voie du CP, de même que les cours de triage, la cour de triage
Taschereau et la cour de triage Côte Saint-Luc.

310

L'aéroport aussi, conformément aux volontés du gouvernement fédéral, aux décisions du
gouvernement fédéral, est également confirmé dans sa localisation actuelle.

315

Freight transportation is crucial to Montreal's economy and various infrastructures that
allow Montreal to be a transportation hub are confirmed by the Master Plan.

320

Le développement du Centre se situe parfaitement dans la philosophie du développement
durable à cause, d'une part, du fait qu'il est le secteur le mieux desservi en transport collectif et
d'autre part, qu'il s'agit d'un secteur qui bénéficie d'un potentiel important à cause des terrains
vacants et des stationnements à ciel ouvert qu'on y trouve.

325

Le Plan d'urbanisme prévoit donc l'accroissement de la vocation métropolitaine, nationale
et internationale du Centre en soutenant le développement des activités de bureaux, des activités
commerciales, touristiques, culturelles et institutionnelles, en favorisant également le
développement de l'habitation au Centre et en assurant une plus grande cohérence du territoire en
intervenant notamment sur un certain nombre de rues qui permettent de retisser en un seul
morceau le Centre de Montréal.

330

Developing Montreal Centre fits perfectly in the idea of sustainable development and the
City intends not only to favour employment activities but also housing downtown and notably on the
parking lots and vacant lots that are downtown.

335

Le territoire de Montréal comprend une diversité de secteurs d'emplois qui correspondent
à la diversité de son économie. La Ville entend consolider les secteurs d'emplois, notamment
justement en intervenant, comme on l'a dit, dans les réseaux de voirie de façon à les rendre plus
facilement accessibles.

340

On entend aussi diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre et de
manière générale favoriser le développement des activités institutionnelles.

345

On voit ici sur la carte le centre des affaires. On parlait du Centre à l'instant, le centre des
affaires sera donc confirmé dans son importance économique.

350

Les secteurs qui apparaissent en bleu sont des secteurs d'entreprises. Il y a donc le
Techno-Parc ici de Saint-Laurent, le secteur entre les pistes de l'aéroport et les abords de
l'échangeur que le Plan d'urbanisme entend justement confirmer dans leur vocation d'emploi de
prestige.

L'intervention Cavendish-Cavendish permettra de soutenir le développement de la Cité
scientifique. Et ici dans certains secteurs industriels, on entend redynamiser, comme on l'a dit,

les activités parfois en autorisant non seulement des activités industrielles mais en fait une diversité d'activités d'emplois, comme par exemple tout au long du chemin de fer du CP.

355 Les taches turquoises correspondent au secteur institutionnel. Il y en a donc beaucoup au Centre mais il y a également l'Hôpital du Lakeshore, le Campus de McGill dans l'ouest de l'île, tous ces territoires étant confirmés dans leur vocation institutionnelle.

360 The diversity of employment areas is an important factor for the future of Montreal and the Master Plan recognizes this diversity, including the importance of developing new prestigious areas, for instance around the Dorval Interchange.

365 La qualité du paysage urbain et de l'architecture se retrouve au coeur du Plan d'urbanisme. On entend d'abord mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires de la Ville.

370 Il s'agit, par exemple, de mettre en valeur le parcours riverain, parcours riverain qui comprend le boulevard Guin, la rue Notre-Dame, le boulevard LaSalle et le chemin du Bord-du-lac, de même que les abords du Canal de Lachine, le pourtour de l'île Bizard et de l'île des Soeurs.

375 On joint donc, se faisant, plusieurs objectifs: un objectif de mise en valeur et de protection du patrimoine tant bâti que naturel; des objectifs de nature environnementale quant à la qualité de l'eau, quant à la revégétalisation des berges; des objectifs esthétiques aussi quant à la préservation des vues sur l'eau et bien sûr un objectif symbolique d'identité de Montréal.

The perimeter road around the Island of Montreal is seen as an important facet of Montreal's identity and various measures will be taken in order to improve it and enhance it.

380 La trame verte, c'est-à-dire l'ensemble des parcs, les golfs les plus importants, les cimetières les plus importants constituent également une facette de l'identité de Montréal que le Plan entend protéger et mettre en valeur.

385 The green network that includes all the parks that are shown on the map, that includes the major golf courses, as well as the major cemeteries, are all elements that contribute to Montreal's identity, that the Plan wants to not only recognize but confirm and improve over the years.

390 Montréal étant une île, on y accède nécessairement ou presque par un pont. La mise en valeur des entrées de ville tant routières que ferroviaires permettra donc d'améliorer l'image de Montréal. J'ai dit "ou presque" parce qu'on accède aussi à Montréal par l'aéroport et la mise en valeur justement des abords de l'aéroport permettra de dégager une image améliorée pour Montréal.

The improvement of city gateways, be they the bridges all around the island or the airport, will contribute to improving Montreal's image.

395

On prévoit de façon générale améliorer la qualité de l'architecture en mettant en oeuvre différentes lignes directrices qui sont en voie d'élaboration par un groupe d'universitaires et de spécialistes de la Ville.

400

On prévoit aussi recourir de façon plus systématique à des groupes d'experts pour réviser l'architecture des projets, tant les projets résidentiels que les projets de nature plus commerciale ou même industrielle.

405

De manière générale, la Ville entend valoriser la qualité de l'aménagement de l'espace public, par exemple, le long des grandes rues commerciales très fréquentées par les piétons ou qui pourraient l'être plus, par exemple, le boulevard Saint-Jean ou le boulevard Des Sources ou l'avenue Dorval, aussi le long des grands axes routiers, par exemple, les autoroutes. Donc, il faut s'assurer qu'elles contribuent effectivement positivement à la qualité de la Ville.

410

Quality architecture and design, and urban design is very important in the Plan and the City intends not only to favour quality architecture but also to improve the design of public spaces and to make sure that major transportation infrastructures actually contribute to the urban landscape rather than constitute divisions.

415

La valorisation du patrimoine bâti archéologique et naturel est également très importante. Le patrimoine bâti comprend non seulement des immeubles très anciens ou des immeubles monumentaux, mais également des immeubles plus modernes ou plus quotidiens.

420

On voit sur cette carte l'ensemble des secteurs patrimoniaux. Ils comprennent donc l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, le Vieux Montréal, tout le secteur autour du mont Royal qui est effectivement très ancien, mais également, comme on le voit, plusieurs secteurs le long du parcours riverain, y compris des secteurs plus récents comme, par exemple, le Bowling Green à Pointe-Claire.

425

Les grandes propriétés institutionnelles apparaissent en couleur bourgogne puisqu'elles font l'objet d'une protection particulière, qu'il s'agisse des propriétés, des sites comme celui de l'Université McGill, ou des sites conventuels comme ceux des Soeurs de Sainte-Anne à Lachine.

430

Heritage includes not only very old buildings or monumental buildings but also more recent buildings and more day-to-day buildings, even industrial buildings. This map identifies all the heritage areas that are to be protected by the Plan.

435

On l'a mentionné, la Ville de Montréal est très largement construite. Les éléments naturels qu'on y trouve sont donc d'autant plus importants et le Plan, conformément à la politique de mise en valeur des territoires naturels, des milieux naturels, prévoit la protection et la mise en valeur de 10 écoterritoires qui comprennent le mont Royal, les rapides de Lachine, le secteur de l'Anse-à-l'orme, le centre ici de l'île Bizard, les rapides du Cheval Blanc, les abords du ruisseau Bertrand, les abords du ruisseau De Montigny et le secteur ici au nord-est de l'île.

440 Il s'agit pas pour tous ces territoires d'acquérir les terrains et d'en faire de grands parcs
mais plutôt de s'assurer que quand, effectivement, le développement se réalise, l'ensemble des
éléments naturels d'intérêt sont préservés, qu'il s'agisse de bois, de milieux humides ou de
berges.

445 Natural elements are all the more important in Montreal that the City is already largely built
up. These 10 ecoterritories will not become parks per se but all the important natural elements
within them, be they wooded areas, wetlands, river banks, all these will be protected and
enhanced when development occurs.

450 Through negotiations in many cases with the property owners, an exemple of that is what
happened by the Rapides du Cheval Blanc, where a wooded property was exchanged for what is
currently in parking lot in Old Montreal. So actually the City, with that land exchange, achieved
two goals, one to protect the wooded area here by the Rivière des Prairies and the other is to
encourage development of a parking lot in Old Montreal.

455 La qualité de l'environnement correspond à la septième orientation. Quand on parle de
réduire les émissions de polluants atmosphériques, on fait référence, bien sûr, à l'importance
accordée au transport collectif.

460 La gestion plus efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées se traduira par
la réfection dans les années à venir de 3 000 des 5 000 kilomètres de réseaux d'aqueduc et
d'égout.

465 Le fait que l'on veuille développer dans bien des cas dans des secteurs, à transformer des
secteurs qui ont déjà fait l'objet d'usage urbain au préalable, amène une problématique de
réhabilitation de sites contaminés qui exigera, nul doute, des investissements importants.

On s'assurera également d'atténuer les nuisances générées par les activités urbaines, par
exemple, les autoroutes.

470 The quality of environment is very important with respect to air pollution by encouraging
public transit, with respect to the issue of contaminated sites and also with respect to nuisances
generated by various urban activities, for instance highways.

475 On s'assurera dans différents secteurs de contrainte de procéder à des aménagements
adéquats. On voit ici les courbes de son générées par l'Aéroport de Dorval. Il faudra donc
s'assurer qu'au niveau de l'affectation du sol, des densités autorisées et éventuellement du
zonage adopté par les arrondissements, que dans les secteurs les plus bruyants, on s'assure qu'il
n'y ait pas d'habitation ou d'autres usages sensibles.

480

These are the noise curves for Dorval Airport. The idea is that land-use designation, densities and so on will be designed in order to take the constraint caused by the noise into account.

485 On voit ici également les sites qui correspondent à d'anciennes carrières, ici à Kirkland et ici à Pierrefonds-Senneville. Dans chaque cas, on devra donc également s'assurer d'un aménagement adéquat autour de ces sites.

490 La mise en oeuvre du Plan d'urbanisme se fera car il s'agit d'un contrat social sur la vision d'avenir de la Ville. On fera annuellement un bilan de la mise en oeuvre du Plan, un bilan qui sera discuté par une commission du Conseil, qui sera discuté publiquement devant une commission du Conseil et qui permettra donc à l'ensemble des citoyens intéressés de faire valoir leur point de vue par rapport aux éléments réalisés et aux éléments qui seront à réaliser.

495 La mise en oeuvre du Plan se fera notamment par différents paramètres réglementaires, par exemple, l'affectation du sol qui identifie donc pour chaque partie du territoire les usages possibles.

500 Dans les secteurs beiges, on prévoit donc des secteurs résidentiels qui comprendront donc de l'habitation, des commerces, des parcs, des équipements collectifs.

Dans les secteurs roses, on a les secteurs d'emplois, où les nuisances générées par les activités industrielles feront en sorte qu'on ne pourra pas autoriser d'habitations.

505 Et à l'inverse dans les secteurs oranges, on prévoit des activités mixtes, c'est-à-dire d'encourager à la fois les activités d'emplois et les activités d'habitations.

510 Implementing the Plan will be done in various ways. One of them is land-use designation. The zoning by-laws of each borough will be in conformity with the Plan and the Plan determines the general land-use categories that are authorized all over the territory.

The areas in beige correspond, for instance, to the residential areas that include not only housing but also parks and various community facilities.

515 The implementation of the Plan will be monitored by City Council and a commission of City Council will sit yearly and publicly to study an assessment of the implementation of the Plan, which will allow citizens to comment on what has been done and what is being planned in the following year.

520 The plan also identifies building density limits in terms of number of storeys, in terms of the land-use coverage or the land coverage, excuse me. The colours on this map correspond to the intensity of the density. Of course the darker the colour, the more dense.

525 This is downtown, where the highest densities are found and authorized. At the
extremities of the island, the lowest densities are authorized and in general, the area served by
the metro corresponds to an average density.

530 Les densités de construction sont également précisées dans le Plan d'urbanisme. Les
densités les plus fortes évidemment se retrouvent au centre de l'île dans le secteur desservi par le
métro.

535 La mise en oeuvre du Plan se fera également par des investissements en matière
d'infrastructures, qu'il s'agisse d'infrastructures de transport, qu'il s'agisse également de
programmes, par exemple, justement pour soutenir l'intensification du développement autour de
stations de métro ou autour de gares de train de banlieue, ou encore de programmes relatifs à la
mise en valeur des milieux naturels ou à la réhabilitation des sites contaminés.

540 Évidemment, la Ville s'associera à différents partenaires pour réaliser ces
investissements. Au premier chef les gouvernements fédéral et québécois mais aussi différents
organismes communautaires qui soient spécialisés en termes d'action, par exemple, Héritage
Montréal ou Vélo Québec, ou en termes de territoire.

545 Implementing the Plan will require various investments in terms of infrastructure and also
of programs and the City intends, of course, to act as a leader in the implementation of the Plan,
but will be necessarily working with a variety of partners, first and foremost, of course, the two
governments.

550 Le Plan identifie vingt-six secteurs stratégiques qui présentent une problématique
complexe et pour lesquels une planification détaillée sera réalisée dans les trois ans suivant
l'adoption du Plan.

Twenty-six strategic areas are identified by the Plan and will be the subject of detailed
planning in the three years following adoption of the Plan.

555 My colleague Daniel Legault will now present in more detail four of these areas. Daniel
Legault vous parlera à l'instant de quatre de ces secteurs.

M. DANIEL LEGAULT:

560 Mesdames et messieurs, bonsoir. Ladies and gentlemen, good evening.

565 Comme le signalait un peu plus tôt monsieur Sainte-Marie, des portions du territoire
présentent une problématique urbanistique complexe. La Ville entend donc mener dans les trois
années suivant son adoption la planification détaillée pour vingt-six de ces secteurs. Ce soir, nous
allons parler plus particulièrement de 4 d'entre eux.

570 Le premier, les abords de l'aéroport. Alors, comme on peut le reconnaître sur la photo, on voit l'autoroute 20, l'autoroute de la Côte de Liesse, l'autoroute 520 et le chemin de la Côte de Liesse, l'avenue Dorval, ainsi que le terminal principal de l'aéroport et les pistes.

575 L'Aéroport international Pierre Elliott Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la métropole. Or ses abords présentent à bien des égards une forme urbaine déstructurée. Les orientations générales de ce secteur de planification sont les suivantes.

Premièrement, concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.

580 Ensuite, développer le secteur à des fins d'emplois en mettant en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les nombreux stationnements. Et troisièmement favoriser un mode de transport collectif rapide reliant l'aéroport au Centre de Montréal.

585 The Airport surroundings on the photo on the right or on the left, you can recognize the highways 20 and 520 and the Dorval Avenue and the main building of the main terminal.

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

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

595 Second, develop the area for employment purposes by intensifying activities of under-used sites, especially parking lots. And finally, create a rapid public transportation link between the Airport and Central station downtown Montreal.

600 Le deuxième secteur est celui du chemin de la Côte de Liesse. On reconnaît sur la photo aérienne, alors toujours le terminal principal de l'Aéroport, l'autoroute et le chemin de la Côte de Liesse, ainsi que le boulevard Cavendish et l'autoroute 13.

Alors l'autoroute A-520 et de la Côte de Liesse est l'un des accès les plus importants à l'Aéroport international et un lien entre les autoroutes 20 et 40. Elle traverse un secteur industriel important et étendu, dont les activités sont complémentaires aux activités aéroportuaires.

605 Cependant, les échangeurs Dorval et Décarie présentent des points de congestion importants. La circulation locale est aussi une problématique puisque l'autoroute interrompt les liaisons nord-sud qui ne sont possibles qu'à quelques endroits. Par le fait même, plusieurs parties de ce secteur se retrouvent enclavées.

610 Les orientations pour ce secteur sont: évaluer la transformation de l'autoroute en boulevard urbain, assurer l'implantation d'entreprises aux abords du chemin de la Côte de Liesse et enfin, rehausser l'image générale du corridor.

615 The Côte de Liesse Road orientations are: consider converting the expressway into an urban boulevard, encourage enterprises to move into the area along the Côte de Liesse Road and thirdly, enhance the general image of the corridor.

620 Le troisième secteur de planification détaillée est celui de Lachine est. Alors sur la photo, on aperçoit l'embouchure du lac Saint-Louis, le canal de Lachine, la rue Victoria, l'autoroute 20 et enfin la rue Notre-Dame.

625 Après une longue période d'intenses activités industrielles, le secteur de Lachine est vit un déclin important. Certaines entreprises ont fermé leurs portes alors que d'autres ont réduit considérablement leurs activités, de sorte qu'aujourd'hui, le secteur présente un potentiel appréciable de renouvellement urbain, d'autant plus qu'il recèle des avantages indéniables en termes de proximité d'équipements, de services et d'accessibilité au réseau autoroutier supérieur.

630 Précisons également que le canal de Lachine, de par son rôle structurant et son grand potentiel, fera à lui-même l'objet d'une planification détaillée.

635 Le Plan propose les objectifs suivants quant au secteur de planification détaillée Lachine est. Premièrement, optimiser l'occupation du sol du secteur en profitant de la présence du canal de Lachine, de la rue Notre-Dame, du Vieux Lachine et du réseau autoroutier.

640 Ensuite, atténuer les nuisances environnementales susceptibles d'influencer la qualité du milieu, tel le bruit émanant du réseau routier et la contamination des sols. Et enfin, améliorer l'accessibilité visuelle et physique du canal de Lachine et au lac Saint-Louis.

645 On the photo on the right or on the left, you can recognize the Lachine Canal, Highway 20, Victoria and Notre-Dame Streets. The general goals for the area are optimize land uses in the area by exploiting the presence of the Lachine Canal, Notre-Dame Street, Old Lachine and the expressway network.

650 Mitigate nuisances that are likely to effect the quality of environment, such as traffic noise and soil contamination. And finally, improve the views and access of the Lachine Canal and the Lac Saint-Louis.

655 Le dernier secteur est celui de Meadowbrook. Alors on aperçoit sur la photo le golf, le chemin de la Côte Saint-Luc, la rue Norman et l'autoroute 20, ainsi que le triage.

Meadowbrook est un terrain de golf encore en usage et le Plan propose pour ce secteur une réflexion en fait et c'est la réflexion suivante, soit de déterminer l'utilisation optimale de ce site

655 dans un avenir et en second lieu, d'étudier les questions d'accessibilité de circulation et, enfin, de mettre en valeur les éléments naturels d'intérêt pour le secteur.

For the Meadowbrook area, which is currently used as a golf course, the objectives are identify the optimal use of the site, consider accessibility and traffic issues and finally enhance the natural features of interest.

660 Nous vous remercions et je repasse la parole à monsieur Sainte-Marie pour compléter la présentation.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

665 Ce qu'on vient de voir correspond donc à une synthèse de la partie 1 du Plan de la partir portant sur les éléments pan-montréalais. La partie 2, comme on l'a dit, correspond aux documents d'arrondissements.

670 C'est-à-dire que pour chaque arrondissement, le Plan qui est présentement soumis à la consultation publique et qui sera soumis au Conseil municipal à la suite de sa finalisation, comprend pour chaque arrondissement la synthèse de orientations pan-montréalaises, un agrandissement de la carte d'affectation du sol, de la carte de densité, de la carte des parcs et des espaces verts et de la carte du patrimoine bâti, de même que la liste des bâtiments d'intérêts patrimonial et architectural de cet arrondissement.

675 Vous avez peut-être eu l'occasion au cours des derniers mois de travailler avec l'arrondissement où vous habitez à l'élaboration du chapitre d'arrondissement. Il est donc effectivement prévu que les arrondissements qui le souhaitent pourront, une fois le Plan adopté, demander au Conseil municipal d'intégrer dans le Plan un chapitre portant plus spécifiquement sur l'arrondissement et sur les enjeux locaux de cet arrondissement. Alors ce chapitre viendra se situer justement dans cette partie 2 du Plan.

685 So what we have seen until now corresponds to part 1 of the Plan, the elements that are of city-wide importance. Part 2 corresponds to various borough documents.

In the Plan that is submitted for public consultation and that will be submitted to City Council, we have for each borough a synthesis of city-wide orientations, an enlargement of the land-use designation map, of the building density map, of the parks and green spaces map, as well as the map showing the various heritage sites.

690 For each borough, we also have the list of heritage buildings that are not within the heritage areas, for instance, McDougall Manor and Maxwell House.

695 This part 2 will be where the borough chapter will be introduced by the boroughs that are interested following the adoption of the Plan.

700 Finalement, la troisième partie correspond au document complémentaire qui vient préciser des règles et des critères qui encadrent de façon plus spécifique les règlements de zonage adoptés en arrondissement. Ils portent donc sur le paysage urbain, sur les fonctions urbaines et sur l'importance d'assurer la cohérence du développement à la limite des arrondissements.

705 Part 3 of the Plan is the complementary document. We mentioned earlier that the zoning by-laws that are adopted by the boroughs must be in conformity with the Plan, with all the Plan. But part 3 of the Plan specifies various rules and criteria that will be necessarily included in the borough by-laws.

710 Les prochaines étapes à la suite de la consultation publique, finalisation et adoption du Plan d'ici la fin de l'année. Par la suite, élaboration des planifications détaillées pour les vingt-six secteurs qu'on a vus et bien sûr introduction dans le Plan des chapitres d'arrondissements.

Following the public consultation, the Plan will be finalized and adopted. The detailed planning for the twenty-six strategic areas will be undertaken and completed within three years and the borough chapters will be integrated into the Plan.

715 We will be very happy to answer any of your questions. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT:

720 Merci beaucoup, monsieur Sainte-Marie, monsieur Legault. Donc avant la période de questions, nous allons prendre une pause d'environ cinq minutes. Pendant cette pause, les personnes intéressées à poser des questions pourront s'inscrire à la table d'accueil, qui est à l'entrée de la salle.

725 So we will now take a five-minute break during which those who wish to ask questions should give their name at the table near the entrance. And I remind that for those who wish to state their opinion or who already have a brief to submit, this will be possible during the second part of the meeting.

730 Alors à tout de suite, enfin dans cinq minutes.

COURTE PAUSE -- SHORT RECESS

735

REPRISE -- THE CONSULTATION RESUMES

LE PRÉSIDENT:

740

Alors la Commission va maintenant recevoir les citoyens qui sont inscrits pour poser des questions. Je vais permettre deux questions par intervention. Cependant, le registre reste ouvert et vous pouvez vous réinscrire pour des questions supplémentaires.

745

Je vous demande d'éviter les sous-questions et de ne pas faire de préambule, sauf si c'est indispensable pour comprendre donc 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.

750

Toutes les questions doivent être adressées au président de la Commission, donc à moi. Et par ailleurs, ma collègue madame Chauvin ou mon collègue monsieur Beauchamp de même que moi, nous pouvons intervenir en tout temps pour obtenir de l'information supplémentaire ou des clarifications.

755

So we will now take questions from those who registered. I will ask you to come before the Commission and, of course, you may address your questions to the Chair in English or in French.

760

I will allow two questions at a time. However, as the register stays open for awhile, you may give your name again if you have additional questions.

Please avoid preambles to your questions. Also at this point, please hold your opinion or comments. You will be given the opportunity to state them later.

765

Alors en premier lieu, monsieur Yoland Bergeron. Bonsoir, monsieur Bergeron.

M. YOLAND BERGERON:

770

Bonsoir, monsieur, madame. J'habite dans l'est de Montréal. J'ai loupé la réunion de la rue Pie IX.

LE PRÉSIDENT:

Bien, on est heureux de vous voir quand même ici.

775

M. YOLAND BERGERON:

Je suis très heureux d'être parmi vous ce soir.

780 Soyons brefs. Dans mon quartier, nous sommes drôlement perturbés par le Plan de camionnage qui oblige à partir du tunnel Hippolyte Lafontaine sur la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Lakefield, alors le Plan de camionnage sur cette rue, la rue Notre-Dame oblige les camions vingt-quatre heures sur vingt-quatre à passer sous ce tronçon-là. Et il y a aucune industrie, ce ne sont que des résidences qui sont sur la rue Notre-Dame sur ces trois kilomètres de route.

785 Nous avons fait des études de bruit. Nous avons fait des représentations à différents endroits de la Ville de Montréal jusqu'à monsieur Dauphin. Je voudrais savoir si -- parce que je comprends qu'au niveau de l'arrondissement, ça semble pas être sa préoccupation immédiate, ça dépend plutôt de la grande ville.

790 Alors je voudrais savoir si dans le Plan d'urbanisme, il est inclus d'éliminer le camionnage sur la rue Notre-Dame entre le tunnel Hippolyte Lafontaine et la rue Lakefield sur la rue Notre-Dame.

LE PRÉSIDENT:

795 Très bien. Alors donc situer la problématique du camionnage par rapport au Plan d'urbanisme et si ça pouvait effectivement, si on peut s'attendre à ce que ça conduise à des changements dans les tronçons à caractère résidentiel. Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

800 Ce qui est prévu, monsieur le président, c'est que le Plan de transport, qui sera soumis à la consultation publique au printemps l'année prochaine, comprendra un Plan de camionnage révisé pour l'ensemble du territoire de la nouvelle Ville.

805 Alors il y a effectivement un Plan de camionnage qui a été adopté il y a quelques années pour le territoire de l'ancienne Ville de Montréal. Il y avait également des plans de camionnage dans un certain nombre d'autres municipalités mais là, tout ça va être revu en fonction du nouveau territoire.

810 Je comprends que monsieur fait référence au camionnage à l'est du tunnel?

M. YOLAND BERGERON:

815 Tout à fait.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

820 Du pont tunnel, à l'est du pont tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Je ne pourrais pas dire, parce que je pense pas que ce soit défini encore, si les routes de camions continueront d'emprunter la rue Notre-Dame ou non. Mais on constate effectivement qu'il s'agit d'un secteur, contrairement à ce qui se passe à l'ouest du pont tunnel, d'un secteur résidentiel.

LE PRÉSIDENT:

825

Dites-moi, est-ce que dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme, vous avez tout de même été amené à documenter ou à ramasser des données concernant le pattern actuel de camionnage?

830

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Cette question-là est laissée entièrement au Plan de transport. Dans le Plan d'urbanisme, bien sûr, on fait état d'objectif quant à la qualité de milieux de vie, notamment à la tranquillité des résidents dans ces milieux de vie.

835

Mais toute la question de la circulation, y compris la circulation des camions, relève de la juridiction de nos collègues de la division du transport et donc du Plan de transport.

LE PRÉSIDENT:

840

Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

845

Est-ce que je dois comprendre de votre réponse qu'il n'y a pas à la Ville de Montréal d'étude terrain sur le niveau de bruit sur la rue Notre-Dame la nuit, par exemple, pour le camionnage?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

850

Ça, je ne pourrais pas vous dire. On peut s'informer auprès de nos collègues de la division du transport ou bien des arrondissements. C'est toujours compliqué, vous savez.

855

La question du bruit relève des arrondissements. La question de la circulation relève du service responsable du Plan de transport. Mais je vais m'informer là-dessus. Je ne pourrais pas dire.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

860

Parce que voici un niveau où il y a de fortes controverses avec le ministère des Transports sur les mesures de bruit, les mesures réelles de bruit et non pas des mesures par simulation.

865

Deuxièmement, quelles sont les contraintes que la Ville a ou le pouvoir, l'autorité que la Ville a par rapport à des routes définies par la province? Par exemple, les routes à numéro ou ces

choses-là, comment se fait la détermination de ces routes-là et quelle est l'autorité de la Ville par rapport à Québec à ce niveau-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

870

Les routes numérotées, notamment la rue Sherbrooke, le sont évidemment par le ministère des Transports du Québec.

875

Mais je vais inviter mon collègue Alain Trudeau à développer sur l'impact de la numérotation ou de la désignation d'une rue urbaine finalement comme route provinciale.

LE PRÉSIDENT:

880

Monsieur Trudeau.

M. ALAIN TRUDEAU:

Bonsoir.

885

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

M. ALAIN TRUDEAU:

890

Dans le cadre...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

895

Vous arrivez avec la valse, alors c'est correct...

M. ALAIN TRUDEAU:

900

Pardon?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Vous arrivez avec le bruit de valse qui rentrait dans le micro, alors c'est parfait!

905 **M. ALAIN TRUDEAU:**

C'est une invitation! Le ministère des Transports, dans le cadre de la révision de sa politique en ce qui a trait au camionnage, a défini un Plan de camionnage qui couvre l'ensemble de la province.

910

Dans un premier temps, ce que le ministère a fait, c'est qu'il a fait un Plan de camionnage pour le réseau qui relève de sa juridiction. À Montréal, c'est essentiellement un Plan de camionnage du réseau autoroutier. Parce que sur l'île de Montréal, le ministère s'est contenté de faire son Plan de camionnage sur le réseau autoroutier.

915

Il s'est dit les municipalités de l'époque, donc maintenant la municipalité de Montréal verra à faire un Plan de camionnage qui viendra pas se conformer mais qui viendra compléter celui du ministère.

920

Donc si on prend, par exemple, l'autoroute Métropolitaine, on peut être assurés que l'autoroute Métropolitaine est accessible aux camions. Donc la Ville de Montréal ou les arrondissements qui bordent l'autoroute Métropolitaine devraient normalement permettre à des camions d'accéder à l'autoroute pour permettre à ces gens-là d'effectuer une livraison entre Montréal et Toronto.

925

Donc il y a un premier Plan qui a été fait, celui du ministère des Transports, pour le réseau qui est sous sa juridiction et il a demandé à toutes les municipalités du Québec de partir de ce Plan et de faire un Plan municipal qui tient compte des volontés du ministère.

930 **LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

935

Est-ce que les interventions prévues sur le réseau routier, qui sont présentées sur la carte à l'écran, peuvent avoir une influence sur le Plan de camionnage, notamment sur la rue Notre-Dame est?

940 **M. ALAIN TRUDEAU:**

C'est sûr. On a déjà dit que le ministère des Transports étudiait un projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Donc selon le scénario, on a souvent répété qu'on ne pouvait pas vous parler du scénario final en ce qui a trait à la modernisation de la rue Notre-Dame parce que les scénarios étaient toujours en cours d'élaboration.

945

Donc selon le scénario qui va être retenu, le scénario final qui va être retenu, il pourrait y avoir des modifications qui pourraient être apportées peut-être pas, ça m'étonnerait qu'on enlève

950 la possibilité aux camions de circuler sur la rue Notre-Dame, mais ça pourrait peut-être modifier le volume de camions qui pourraient passer sur ce lien.

955 C'est sûr que si le ministère propose un projet qui est de nature plus autoroutière, il pourrait y avoir plus de camions. Ce que la Ville propose, c'est un projet plus de nature d'un boulevard urbain, donc possiblement, il y aurait moins de camions. Mais tout ça reste à déterminer.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

960 Notamment le nuage du corridor Forget-Bourget, ça, est-ce que ça peut avoir une influence sur la circulation des camions dans la partie est de l'île?

M. ALAIN TRUDEAU:

965 Oui. Sans vraiment connaître la problématique que monsieur mentionnait, il faut comprendre souvent Montréal-Est, qui est une zone très industrielle, les camions qui se destinent là, ou qui originent de cet endroit, pour rejoindre un autre lien doivent passer forcément sur certains corridors.

970 Il n'y en a pas beaucoup dans ce coin-là, surtout les liens est-ouest. Il y a la rue Notre-Dame, il y a la rue Sherbrooke et après ça, on va plus au nord, il y a l'autoroute et le boulevard Henri-Bourassa.

975 C'est sûr que s'il y avait un lien est-ouest dans l'axe du boulevard Bourget, possiblement qu'il y a des camions qui pourraient emprunter ce lien-là pour aller rejoindre l'autoroute et peut-être ça, ça pourrait amener à ré-acheminer les camions qui font des déplacements de Montréal-Est vers l'autoroute sans passer par la rue Notre-Dame.

980 Mais je n'ai pas en tête toute la problématique que monsieur exposait tantôt, mais c'est sûr que le lien Bourget-Forget va constituer un lien supplémentaire où on pourrait diriger les camions.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

985 C'est un projet Ville uniquement?

M. ALAIN TRUDEAU:

Oui, c'est un projet Ville.

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

Merci.

LE PRÉSIDENT:

995

Monsieur Bergeron, vous aviez une deuxième question et on s'excuse, il y a un peu de compétition avec la musique mais en tout cas, on va essayer de vivre avec pour le moment.

M. YOLAND BERGERON:

1000

C'est une belle ambiance!

LE PRÉSIDENT:

1005

Oui, c'est ça.

M. YOLAND BERGERON:

1010

Juste pour terminer, nous, en tant que résidants puis vraiment dérangés par les bruits que ça peut occasionner et c'est pas juste les résidants de la rue Notre-Dame qui sont dérangés parce que les vibrations, comme les bruits sur les «Jacobs brakes», les bruits de freins et toutes les sortes de bruits qui peuvent arriver, émaner d'un camion, ça va quand même loin de part et d'autre de la rue Notre-Dame. Donc ça touche sur trois kilomètres quand même beaucoup de personnes.

1015

Ce qui est curieux, c'est que arrivé à Montréal-Est, à la limite de l'arrondissement de Montréal-Est à la rue Lakefield, on a un panneau qui dit aux camions de ne pas passer là le soir, de sept heures (19h00) le soir à sept heures (7h00) le matin.

1020

Et un peu plus loin à la rue Saint-Jean-Baptiste, toujours sur la rue Notre-Dame, là par contre on n'est plus dans un quartier industriel, on est dans un quartier résidentiel, on dit aux camions défense de passer là vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

1025

Alors nous, en tant que citoyens à part entière de la Ville de Montréal, on se demande pourquoi dans le fond, on comprend qu'il y a des problématiques au niveau de la géométrie, de l'architecture du réseau, de l'autoroute 25, de l'échangeur Hochelaga, malgré le fait que le Plan semble pas en tenir compte.

LE PRÉSIDENT:

1030

Monsieur Bergeron, oui mais là, ça devient un commentaire.

M. YOLAND BERGERON:

1035

D'accord.

LE PRÉSIDENT:

1040 Je vais utiliser votre point comme étant une question. Comment se fait-il qu'effectivement sur des voies aussi continues et aussi importantes d'un bout à l'autre de l'île que Notre-Dame, on puisse trouver des autorisations ou des interdictions aussi différentes que celles que monsieur Bergeron signale?

M. ALAIN TRUDEAU:

1045 C'est tout simplement pour tenir compte de la nature des milieux traversés. Il y a des milieux qui sont plus sensibles que d'autres. Habituellement ce qu'on fait, les milieux plus sensibles, on permet aux camions de circuler de sept heures (7h00) du matin à dix-neuf heures (19h00).

1050 Après dix-neuf heures (19h00), on interdit aux camions de circuler sur ces liens parce que souvent, il y a des résidences et on prend pour acquis que les citoyens de Montréal ont droit à la quiétude. C'est tout à fait normal. Donc c'est ce qui explique.

1055 Par contre, il y a d'autres liens qui sont situés à l'intérieur de milieu commercial ou industriel, donc pas de résidents ou très peu, et ces zones sont moins sensibles et on va permettre conséquemment le passage des camions vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

1060 Le problème se pose, c'est lorsqu'on a deux bouts de vingt-quatre heures sur vingt-quatre et en plein milieu, on a un petit bout résidentiel. Évidemment les camionneurs, s'ils ont des livraisons à faire et s'ils doivent se déplacer d'une zone à l'autre, bien s'ils manquent un bout dans le milieu et c'est le seul chemin d'accès, donc là, il y a des bonnes chances que le petit bout, on le rende accessible vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

1065 Donc il faut voir, est-ce qu'il y a un autre chemin alternatif qu'on pourrait amener les camionneurs à utiliser? La chose qu'on ne veut pas faire, c'est amener les camionneurs via le Plan de camionnage qui finalement des indications aux camionneurs où circuler, on veut pas les amener dans un cul de sac puis dire: "Ah, à partir d'ici, vous pouvez plus rentrer. Donc reculez". Ça, je pense qu'il ne faut pas faire ça.

1070 Donc il faut s'arranger pour trouver un chemin alternatif. S'il y en a pas et s'il y en a un bout, bien à un moment donné, il y a des choix qui sont faits.

1075 Mais je dois dire lorsque le Plan de camionnage de la Ville de Montréal a été fait, il y a eu des rencontres. Il y a eu sûrement des rencontres avec les citoyens, avec les élus. Et dans le cadre du nouveau Plan de camionnage, il va y avoir le même genre de consultations qui vont être faites et je pense que ça va être le bon endroit pour les gens qui pensent qu'il faudrait revoir le Plan de camionnage, de l'exprimer de façon claire.

1080 **LE PRÉSIDENT:**

Madame Chauvin.

1085 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Vous avez parlé tout à l'heure du fait que le réaménagement de la rue Notre-Dame faisait l'objet d'une évaluation de plusieurs scénarios. J'aimerais savoir si, dans la comparaison de variantes, on tient compte de l'impact en termes de nuisances d'un choix de géométrie, par exemple, au niveau de la poussière, du bruit puis de la qualité de l'air dans les zones avoisinantes?

1090 **M. ALAIN TRUDEAU:**

C'est une question, j'ai pas tous les éléments de réponse. Mais je pourrais vous dire au premier abord, si on retient une configuration de type autoroutière, bien forcément, il y aurait plus de véhicules, donc plus de nuisances, plus de poussière.

Si on retient un projet qui est plus orienté vers un boulevard urbain, donc avec une capacité moindre, forcément il y aura moins d'impacts dû au nombre de véhicules qui utiliseraient ce lien.

1100 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Mais outre le lien entre la quantité de véhicules et les nuisances, par exemple, on pourrait passer à l'autoroute Métropolitaine qui est surélevée versus un boulevard en baissière, par exemple, est-ce qu'on évalue la différence que ça peut faire au niveau du bruit et de la qualité de l'air?

1110 **M. ALAIN TRUDEAU:**

Oui. Lorsqu'on avait étudié le projet qui a été présenté dans le cadre des audiences qui ont été tenues par le BAPE à l'époque, le promoteur, qui était le ministère des Transports, est arrivé avec plusieurs études, dont des études sur la qualité de l'air et la qualité sonore au pourtour du corridor.

Et selon ces résultats, selon ces études, un corridor en tranchée serait moins bruyant qu'un corridor à niveau ou qu'un corridor surélevé, l'idée étant que le bruit serait plus limité à la tranchée, au canyon, ou en tout cas à la partie sur...

1120 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Merci.

LE PRÉSIDENT:

1125

Monsieur Bergeron, écoutez, vous avez posé deux questions.

M. YOLAND BERGERON:

1130

C'était le même sujet!

LE PRÉSIDENT:

1135

Ça fait rien. J'avais prévu qu'il y avait pas de sous-questions. Mais si vous voulez, je peux vous réinscrire d'office pour revenir après les autres.

M. YOLAND BERGERON:

1140

D'accord.

LE PRÉSIDENT:

Parce que je veux recevoir le plus grand nombre possible de citoyens.

1145

M. YOLAND BERGERON:

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

1150

J'appelle maintenant monsieur Stephen Lloyd. Bonsoir, monsieur. Good evening.

M. STEPHEN LLOYD:

1155

Bonsoir. Mon nom est Stephen Lloyd. Je suis simple citoyen de l'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé. Je suis un fier fusionniste et j'espère bien que votre Plan d'urbanisme aura une certaine pertinence pour ma communauté dans cinq, six jours.

1160

Mais ma question est très simple. Je me demande est-ce qu'il y a des instances où l'affectation de sol prévue dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal rentre en conflit avec l'affectation de sol prévue dans les plans d'urbanisme des arrondissements?

LE PRÉSIDENT:

1165

Je pense que la question est claire. Monsieur Sainte-Marie. Et peut-être que justement, vous pourrez nous parler de comment l'avenir peut encadrer tout ça.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1170 Parlons d'abord de la situation actuelle. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal sera adopté par le Conseil municipal et il y aura un seul Plan d'urbanisme. Il n'y aura pas un Plan d'urbanisme pour la Ville et un Plan d'urbanisme pour chaque arrondissement.

1175 Par contre, le Plan d'urbanisme inclura, comme on le mentionnait, des chapitres spécifiques à chacun des arrondissements et c'est clair qu'il devra y avoir cohérence entre les éléments dans chaque chapitre et les éléments qui touchent l'ensemble du territoire.

1180 En termes de séquence, ce qui est prévu c'est que le Plan d'urbanisme, à la suite de la consultation publique et des changements que ça apportera, soit adopté par le Conseil municipal et que par la suite, les Conseils d'arrondissements qui le souhaitent, et pour l'instant c'est l'ensemble qui le souhaite, adoptent un règlement demandant au Conseil municipal d'intégrer dans le Plan d'urbanisme le chapitre d'arrondissement portant spécifiquement sur leur territoire et sur les enjeux locaux.

1185 Et donc à ce moment-là, s'il y a une divergence entre ce qui est souhaité par l'arrondissement et ce qui est déjà dans le Plan d'urbanisme, bien c'est évident qu'elle devra être réglée pour que le tout soit cohérent.

1190 En termes d'affectation du sol, on peut peut-être aborder tout de suite parce que j'ai l'impression que c'est peut-être, je sais que c'est un enjeu important dans Beaconsfield, la question du bois Angell. Alors le bois Angell qui est identifié comme secteur à construire sur la toute première carte, la carte concept, mais soulignons-le, dans le respect des écoterritoires.

1195 Alors sur cette carte-ci qui fait donc la synthèse pour Beaconsfield-Baie d'Urfé des orientations pan-montréalaises, on voit d'une part l'importance de protéger le bois Angell et le fait de pouvoir développer autour, dans les parties qui ne sont pas le bois, de nouveaux secteurs résidentiels.

1200 Il faut comprendre que cette carte-ci est schématique puisque la délimitation précise des éléments naturels à protéger, qui correspondent au milieu boisé essentiellement, est donc à raffiner. Et donc conceptuellement l'idée, c'est que du côté de la gare, au sud du site, on aurait donc un développement, alors que le bois comme tel serait préservé.

1205 La ligne ici qui traverse, il faut bien comprendre que ce n'est pas une rue, loin de là. Ça représente une voie cyclable qui permettrait donc de relier le lac au secteur plus au nord, au secteur de l'Anse-à-l'Orme, et donc éventuellement de rejoindre la rivière des Prairies.

1210 La rue qui est ici, par contre, correspond à une rue qui est déjà construite, une rue où il y a effectivement de l'habitation. Évidemment, le tout sera confirmé.

Alors si on regarde la carte d'affectation du sol de façon détaillée, on voit que l'ensemble du secteur correspond à un secteur beige, un secteur résidentiel, puisqu'au sein des secteurs résidentiels, on prévoit non seulement de l'habitation mais également des parcs, des écoles le cas échéant, des commerces aussi.

1215

Dans ce cas-ci, évidemment, ce qu'on peut imaginer, c'est des habitations du côté sud et un parc quelconque ou un milieu naturel peut-être privé, pas nécessairement un parc, mais un espace vert qui serait protégé puisque sur la carte des écoterritoires, on identifie bien le bois Angell comme étant un écoterritoire pour lequel, comme on l'a dit, ce qui est souhaité, c'est de maintenir l'ensemble des éléments naturels d'intérêt, qu'il s'agisse de bois ou de milieux humides.

1220

LE PRÉSIDENT:

Et les arrondissements seraient donc tenus de se conformer non seulement à l'affectation générale qui est là mais le cas échéant aux politiques que la Ville adopterait eu égard aux écoterritoires?

1225

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Tout à fait. Et d'ici à ce que le chapitre d'arrondissement soit adopté, j'imagine que là, le dossier va évoluer et la limite précise entre la partie à protéger, le bois, et les parties à développer seront mieux définies.

1230

On peut peut-être dans ce sens-là regarder la carte de densité, pour laquelle je le dis en toute candeur, les limites ont été déterminées, et ça devrait pas être le cas, ont été déterminées de façon symbolique, alors que sur une telle carte, on devrait avoir des limites précises.

1235

Ces limites-là ne correspondent pas à des limites de lots. Il faudra donc qu'elles soient révisées d'ici l'adoption du Plan d'urbanisme par le Conseil municipal pour mieux définir justement la partie que l'on souhaite préserver, que l'on ne souhaite pas développer, et les parties qui sont en hachuré que l'on souhaite justement développer et qui ne comprennent pas d'éléments naturels d'intérêt.

1240

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie, dans l'hypothèse où le secteur, l'arrondissement en question ne ferait plus partie de Montréal, est-ce que les affectations prescrites par le Plan d'urbanisme continueraient de s'appliquer?

1245

1250 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

C'est une excellente question. Le Plan d'urbanisme a été conçu dans l'esprit où, même si des arrondissements choisissaient de quitter la Ville, le Plan d'urbanisme continuerait de s'appliquer.

1255

La loi n'est pas claire sur le sujet. C'est-à-dire en fait pour ceux qui sont plus familiers avec la loi, l'idée c'est que le Plan d'urbanisme relèverait donc du Conseil d'agglomération et continuerait donc de s'appliquer partout sur le territoire.

1260

La loi ne précise pas cela. Nous avons été en contact avec le ministère des Affaires municipales pour qu'effectivement les choses soient précisées.

1265

Ce qui nous a été dit, c'est que dans les lois qui reconstitueraient les villes à la suite des référendums, on viendrait préciser ces éléments-là qui, bon, j'imagine, qui pour nous urbanistes, sont d'une très grande importance mais qui, j'imagine dans l'ensemble du portrait, le sont peut-être moins pour le législateur.

1270

Il est très important de mentionner aussi que le secteur, l'ensemble du secteur de l'Anse-à-l'Orme va faire l'objet d'une planification détaillée pour laquelle on identifie des balises à la page 255 du document et parmi ces balises évidemment, on prévoit aussi:

1275

«... de définir et d'appliquer des critères urbanistiques, de design urbain et d'architecture respectant les milieux naturels et le caractère des lieux. Il s'agit d'intégrer les grands espaces verts existants, de limiter l'abattage d'arbres et les surfaces minéralisées, de prévoir des bassins de rétention, favoriser l'utilisation de matériaux écologiques, maximiser l'ensoleillement par l'orientation appropriée de la grille de rues et des bâtiments».

1280

LE PRÉSIDENT:

Écoutez, je pense qu'on a quand même bien couvert la question à ce stade-ci. C'est que mes collègues, monsieur Beauchamp et madame Chauvin, veulent également vous poser quelques questions en rapport avec ça puis je reviens ensuite à monsieur Lloyd. Monsieur Beauchamp.

1285

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1290

C'était juste resserrer encore un petit peu plus cette fameuse question du démembrement parce que la Ville qui doit approuver le Plan d'urbanisme, c'est l'actuelle Ville de Montréal.

Si, entre-temps, des gens se sont démembrés, ils n'appartiennent plus à l'actuelle Ville de Montréal et l'actuelle Ville de Montréal perd l'autorité de planifier pour des villes qui seraient

sorties de cette agglomération-là et au fond, vous nous avez répondu: pour l'instant on sait pas la réponse et c'est le ministère est en train d'y réfléchir.

1295

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Il faut comprendre, c'est un peu particulier, que même si les référendums ont lieu dimanche, pour l'instant, ce que prévoit la loi, c'est que la création des nouvelles villes correspondant aux arrondissements qui voudraient quitter la Ville actuelle n'entrerait en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2006.

1300

On a donc devant nous une période de dix-huit mois où les arrondissements qui auraient décidé de quitter la grande Ville en feraient quand même partie et c'est justement pendant cette période que la loi impose à la Ville d'adopter son Plan d'urbanisme.

1305

Donc présumément, le Conseil municipal comprenant l'ensemble des élus de l'actuel territoire votera un Plan d'urbanisme applicable à l'ensemble du territoire. La question qui se pose, c'est qu'est-ce qui arrive le 1^{er} janvier 2006 à ce Plan d'urbanisme qui aura été adopté.

1310

Bon. Évidemment, il y a d'autres scénarios. On lit les journaux et il y a d'autres scénarios qui sont envisagés mais la loi présentement prévoit ce calendrier-là.

1315

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Je dois donc comprendre que la vie municipale va être fascinante dans les années à venir!

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1320

Comme elle l'a été dans les années qui ont précédé!

LE PRÉSIDENT:

1325

Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Monsieur Lloyd faisait référence, demandait en fait s'il y avait des affectations qui étaient différentes entre celles qui sont existantes et celles qui sont proposées dans la version préliminaire du Plan d'urbanisme.

1330

Dans la foulée de sa question, il y a une note de bas de page dans les documents d'arrondissements où on décrit les paramètres réglementaires pour les secteurs établis, à transformer ou à construire que je ne comprends pas bien. Elle se lit:

1335

«La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant au moment de l'adoption du Plan qui ne se conforme pas aux paramètres énoncés ci-dessus».

1340 Pouvez-vous nous éclairer sur la signification de cette phrase?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1345 Bien sûr. Alors dans les secteurs établis, la volonté qui est exprimée dans le Plan d'urbanisme, c'est d'assurer effectivement que les nouvelles constructions s'inséreront dans le bâti existant et on définit ce qui correspond donc au bâti existant en termes de nombre d'étages, par exemple.

1350 Mais il arrive que dans le passé, il y a eu des autorisations de construire des immeubles qui sont plus grands que ce qu'on souhaite maintenant.

1355 Alors si, par exemple, on a construit un immeuble de cinq étages dans un secteur où on souhaite limiter les choses à deux étages, prenons le secteur ici 03-03, cet immeuble de cinq étages existe déjà. Probablement qu'au moment, sans doute qu'au moment où il a été construit, il était conforme à la réglementation.

1360 On pourrait, bien sûr, dire: il n'est pas conforme à la volonté municipale, il se retrouve donc en situation de droit acquis. C'est-à-dire qu'il pourrait bien sûr continuer d'exister mais ça pose des problèmes de gestion.

1365 C'est-à-dire que, dès qu'il y a une toute petite transformation à l'immeuble, on peut vouloir, je sais pas, moi, agrandir l'entrée de l'immeuble de cent pieds carrés, bien là, ça ne serait pas possible parce que le bâtiment serait déjà en dérogation. Il serait déjà plus grand que ce que le zonage autorise.

1370 Donc cette note de bas de page veut dire que si l'arrondissement souhaite éviter de mettre tel, tel, tel immeuble en situation de droit acquis, elle pourra dans son zonage reconnaître, je garde mon exemple, que l'immeuble de cinq étages est là et qu'il peut donc continuer de demeurer et que, s'il y a des modifications mineures à l'immeuble, elles pourront être faites en toute conformité à la fois au zonage et même au Plan.

 Mais on s'entend bien qu'il s'agit de bâtiments qui ne correspondent plus à la volonté d'aujourd'hui.

1375 Un secteur, on s'éloigne de Dorval, mais un secteur où on retrouve beaucoup de tels immeubles, c'est, par exemple, la partie sud de Westmount où, dans les années 60, on s'est mis à autoriser des conciergeries qui font parfois huit, dix étages. Aujourd'hui, il n'y a personne à Westmount qui voudrait autoriser une telle chose mais en même temps de placer ces immeubles en droit acquis créerait donc des difficultés de gestion.

1380

On a le même cas à Outremont aussi où des tours ont été construites dans les années 60, 70. Encore une fois, on ne voudrait pas répéter la construction de telles tours aujourd'hui. Mais de les placer en situation de droit acquis créerait des complications.

1385

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

Est-ce que cette note de bas de page veut aussi dire que dans le règlement de zonage, il n'y a pas l'obligation de créer une zone pour l'édifice pour le rendre conforme à une réglementation? Donc, est-ce que c'est ce que je comprends?

1390

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1395

Il n'y a pas non plus l'obligation. C'est-à-dire que c'est l'arrondissement -- si l'arrondissement décide, je reviens à mon exemple de cinq étages, que cet immeuble est vraiment, justement doit être mis en droit acquis, bon, et bien l'arrondissement n'est pas obligé de faire une zone spécifique pour cet immeuble, parce que dans certains cas justement, les bâtiments ne s'insèrent vraiment pas dans le caractère du secteur.

1400

Un autre type d'exemple sont les églises. Alors on n'a pas identifié sur la carte des densités chacune des églises existantes. Les églises, évidemment, de façon générale dépassent en volumétrie le bâti environnant, c'est normal. Mais justement, on considère que c'est normal.

1405

Il semblait pas pertinent au niveau du Plan d'urbanisme d'aller pointer chaque église du territoire de Montréal ou d'essayer ensuite de décider si oui, telle église s'insérerait, enfin était conforme à l'esprit du quartier ou non. Ça sera fait par les arrondissements dans leur zonage.

LE PRÉSIDENT:

1410

Je reviens à vous, monsieur Lloyd.

M. STEPHEN LLOYD:

Merci beaucoup.

1415

LE PRÉSIDENT:

Avez-vous une deuxième question?

1420 **M. STEPHEN LLOYD:**

En fait, j'ai une courte précision à monsieur Sainte-Marie. Je ne sais pas si vous avez été visiter le site du bois Angell, si on peut retourner juste à la carte.

1425 **LE PRÉSIDENT:**

Carte Beaconsfield-Baie d'Urfé?

1430 **M. STEPHEN LLOYD:**

Oui. À titre de précision, peut-être la carte de densité ou la carte transformation. Oui. Là où vous voyez les zones où vous aviez indiqué à bâtir.

1435 **LE PRÉSIDENT:**

Vous avez un «pointer» de vous.

1440 **M. STEPHEN LLOYD:**

Oui mais c'est assez simple. Ces zones-là, juste à titre de précision, sont des boisés actuellement et le tout est désigné comme écoterritoire et ont une valeur écologique importante. Je veux juste préciser, un.

1445 Et deux, qu'il y a des négociations délicates en cours actuellement pour l'acquisition de ces terrains avec les propriétaires, qui vont être très contents de voir qu'ils ont été désignés ou favorisés pour développement par la Ville de Montréal.

1450 Je l'ai mis dans notre mémoire et je voulais juste le souligner. En fait, je répète ma question...

1455 **LE PRÉSIDENT:**

Écoutez, c'est parce que vous êtes en train de faire des commentaires là. Ça serait pour la deuxième partie.

1460 **M. STEPHEN LLOYD:**

Oui, oui.

1460 **LE PRÉSIDENT:**

Et votre question, je pense qu'on y a répondu, monsieur Lloyd. Alors je vous demande une deuxième question.

1465 **M. STEPHEN LLOYD:**

Ma question, c'était, est-ce qu'il y a des conflits entre l'affectation de sol prévue par la Ville de Montréal et les affectations de sol prévues par les arrondissements?

1470 **LE PRÉSIDENT:**

Vous voulez dire entre ceux prévus par le Plan d'urbanisme et les affectations...

1475 **M. STEPHEN LLOYD:**

Oui.

LE PRÉSIDENT:

1480 ... existantes des arrondissements.

M. STEPHEN LLOYD:

Il me semble que c'est oui ou non. J'ai pas entendu la réponse.

1485

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie.

1490 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

C'est non, monsieur le président.

M. STEPHEN LLOYD:

1495

Il n'y a pas de conflit, d'accord. Et ma deuxième...

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1500 Si jamais il y en avait un, ce serait une erreur.

M. STEPHEN LLOYD:

1505 So ma deuxième question, c'est si jamais il y un conflit, monsieur Sainte-Marie l'a affirmé, mais j'aimerais l'entendre.

Si même un Conseil d'arrondissement prévoit un règlement de zonage qui rentre en conflit avec le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, laquelle prime?

1510 **LE PRÉSIDENT:**

Comment ça se décide?

1515 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

C'est une question importante effectivement. Alors les choses sont très claires là-dessus. C'est que chaque règlement de zonage adopté par un Conseil d'arrondissement fait l'objet d'une analyse de conformité au Plan d'urbanisme justement et s'il n'est pas conforme au Plan d'urbanisme, le règlement n'est pas valide et ne peut donc pas être mis en application.

1520

Et en fait, c'est systématique, pour chaque modification de zonage, il y a une analyse de conformité.

1525 **LE PRÉSIDENT:**

Vous voulez dire que chaque modification au règlement de zonage, avant d'entrer en vigueur, passe par ce processus d'examen de conformité. Et qui reconnaît ou décrète la conformité, monsieur Sainte-Marie?

1530 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Alors c'est le Conseil municipal qui techniquement a ce pouvoir mais qui l'a délégué au Comité exécutif. Évidemment, le Comité exécutif est conseillé en cette matière par notre service.

1535

Donc l'analyse professionnelle se fait par notre service qui fait une recommandation au Comité exécutif qui reconnaît donc la conformité ou non de règlement de zonage. Et je le répète, si le règlement de zonage en question, ou la modification de zonage en question n'est pas conforme, elle n'est pas valide.

1540 **LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Beauchamp.

1545 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:**

Une simple question de précision, monsieur Lloyd. Quand vous avez montré les espaces hachurés, est-ce que vous nous avez dit que ces espaces sont actuellement boisés?

M. STEPHEN LLOYD:

1550

Oui. C'est un boisé centenaire.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1555

C'est parce que j'ai entendu déboisé. Alors...

M. STEPHEN LLOYD:

1560

Non. Ils sont boisés.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Ce sont des boisés. C'est juste pour la transcription pour être sûr qu'il y a pas de confusion. Donc il y a des arbres actuellement?

1565

M. STEPHEN LLOYD:

Et si on regarde la carte des écoterritoires, on va voir que le tout forme une partie de...

1570

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Le tout est une forêt actuellement?

M. STEPHEN LLOYD:

1575

Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

1580

Très bien. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Lloyd.

1585

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1590

Il faut comprendre, monsieur le président, que les écoterritoires comprennent non seulement des bois mais également des friches qui sont importantes aussi la faune, des milieux humides qui nécessairement ne sont pas boisés non plus et des berges qui non plus ne le sont pas. Donc le fait d'être dans un écoterritoire ne veut pas dire que le territoire est tout boisé.

1595 La photo aérienne qui date d'il y a deux ans tout de même illustre le secteur. Donc il y a l'autoroute 20 ici, la rue qu'on mentionnait, qui est bordée d'habitations, et le bois tout autour.

Le secteur ici, plus à l'est, était autrefois un golf qui n'a plus sa fonction de golf et qui reprend tranquillement, enfin se renaturalise tranquillement.

LE PRÉSIDENT:

1600 Et le boisé Angell fait partie des secteurs qui ont été examinés d'une façon particulière dans le cadre de la politique des milieux naturels?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1605 Absolument.

LE PRÉSIDENT:

1610 Donc les conclusions et la mise en oeuvre de cette politique-là s'appliqueront à l'ensemble du boisé Angell. C'est ce qu'on peut comprendre?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1615 À l'ensemble du site, effectivement, de tout ce site-là. On pourrait retourner à la carte peut-être des écoterritoires pour vous éclairer là-dessus. Le secteur est ici.

LE PRÉSIDENT:

1620 D'accord. Merci beaucoup. J'appelle maintenant monsieur Mario Bergeron. Bonsoir, monsieur Bergeron.

M. MARIO BERGERON:

1625 Bonjour. Je suis représentant de l'Association des archéologues du Québec.

LE PRÉSIDENT:

Très bien.

1630 **M. MARIO BERGERON:**

Ma question est la suivante. Pourriez-vous élaborer un peu plus sur les principes du Plan d'urbanisme à l'égard de la protection et de la mise en valeur du patrimoine archéologique?

1635 **LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Monsieur Sainte-Marie, vous en avez fait allusion. Alors je pense que c'est un volet qui est pris en compte.

1640 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

1645 Avec plaisir. Effectivement tantôt pour essayer d'être synthétique, on n'a pas montré cette carte du patrimoine archéologique. Donc le Plan d'urbanisme identifie un ensemble de secteurs à potentiel archéologique. Les différentes couleurs correspondent donc à des potentiels plus ou moins grands.

Je vais demander à mon collègue Stéphane Conant d'élaborer à la fois sur la signification des couleurs et sur les mesures qu'elles vont entraîner.

1650 **LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, monsieur Conant.

1655 **M. STÉPHANE CONANT:**

Bonsoir. Alors bien entendu, le patrimoine archéologique fait l'objet d'une action spécifique dans le Plan d'urbanisme. C'est donc l'action 15.3 qu'on peut retrouver à la page 160. L'action se lit comme suit:

«Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique».

1660 Et donc l'action est accompagnée d'une carte que l'on voit à l'écran.

1665 Ce qu'on illustre sur cette carte-là en fait est le résultat d'une caractérisation qui a été menée par la division du patrimoine de la toponymie et donc les experts en archéologie qu'on retrouve dans cette division.

On retrouve sur cette carte en fait un ensemble de secteurs qui présentent à différents degrés des potentiels archéologiques.

1670 Dans un premier temps, ce qu'on retrouve en gris sur la carte correspond à des grands ensembles à statuts, donc que ce soit les arrondissements historiques, arrondissements historiques et naturels, arrondissements naturels, donc pour lesquels déjà en fait le potentiel archéologique est relativement connu et donc important et protégé aussi en vertu de la Loi sur les biens culturels.

1675 On retrouve ensuite sur cette carte un ensemble de points de couleur brune qu'on voit un peu mieux sur l'agrandissement du secteur du Vieux-Montréal, donc secteurs de couleur qui

représentent des sites archéologiques qui ont été recensés et qui font partie de l'inventaire des biens archéologiques du Québec.

1680

Et le Plan apporte en fait un élément d'information supplémentaire en précisant si ces sites archéologiques présentent une intégrité, donc s'ils ont été préservés, ou s'ils ont été altérés par des projets de développement, parce qu'il faut bien comprendre que ces sites-là donc, au fil du développement urbain, ont été documentés. Dans certains cas, on a développé par-dessus ces sites-là mais les mesures ont été prises pour, à tout le moins, documenter et préserver les ressources qui s'y trouvent.

1685

Donc cette carte-là a été un peu conçue comme une espèce de synthèse de l'information disponible pour particulièrement les ressources en arrondissements. Donc on retrouve ces premiers niveaux d'information qui sont relatifs à des biens connus et documentés.

1690

Et on a ensuite une palette de couleurs dans les deux dernières teintes de beige qui sont en fait le fruit d'une caractérisation qui a été menée par la division du patrimoine de la toponymie.

1695

On retrouve donc en beige plus foncé des secteurs, en fait des secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel où donc là, tout un ensemble de critères, que ce soit la localisation à proximité des berges, que ça soit le fait que ces sites n'ont jamais connu de développement, par exemple, le Cap Saint-Jacques ici qui a toujours été un espace relativement naturel, donc où la terre a pas été remuée. Donc ces secteurs-là présentent un fort potentiel.

1700

Et finalement des secteurs d'intérêt archéologique en beige plus pâle, où là certains critères laissent présumer un certain potentiel.

1705

Donc une fois qu'on a caractérisé l'ensemble de ces éléments, on se retrouve avec une carte qui sert un peu de guide aux décisions qui peuvent être prises en arrondissement, parce qu'il faut bien comprendre que la protection des biens archéologiques relève de la Loi sur les biens culturels et donc on n'a pas de pouvoir au niveau municipal de contrôler ces biens-là.

1710

Tout ce qu'on peut faire, et c'est ce qu'on essaie de faire dans le cadre du Plan d'urbanisme, c'est de documenter au maximum l'information pour qu'en amont des projets de développement, on puisse prendre les mesures nécessaires à la documentation ou à la protection, le cas échéant, des biens qu'on pourrait retrouver.

1715

Ce qui fait que cette carte-là peut servir, dans le cadre de l'évaluation des projets de développement, en fait, ça constitue un peu une première, on a cette source documentaire là qui regroupe l'ensemble des informations et qui peut donc aider les gens en arrondissements.

1720

Je pourrais peut-être juste préciser un dernier élément. Dans le cadre des travaux sur le thème du patrimoine, on retrouve aussi toute une caractérisation de chacun de ces secteurs donc qui est disponible sur le site Internet du Plan d'urbanisme, également sur le site de l'Office, où

chacun de ces secteurs-là est identifié et caractérisé donc quant à l'intérêt du potentiel archéologique qu'on y retrouve.

LE PRÉSIDENT:

1725

Maintenant, est-ce qu'on doit comprendre de votre réponse qu'au-delà de cette valeur indicative ou de guide, dont on souhaite que les arrondissements tiennent compte dans l'évaluation des projets, la carte ou les éléments du Plan d'urbanisme n'ont pas d'impact obligatoire?

1730

M. STÉPHANE CONANT:

Au-delà des zones grises donc pour lesquelles on retrouve des arrondissements historiques et naturels, où là la Loi sur les biens culturels s'applique *de facto* et où le patrimoine archéologique est intégré dans l'évaluation des projets, il y a donc pas de prise légale, si on veut, par le Plan d'urbanisme sur les autres secteurs. C'est une mesure administrative et une mesure en fait d'information, faute de pouvoir bien entendu.

1735

LE PRÉSIDENT:

1740

Parfait. Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

1745

Est-ce qu'un arrondissement pourrait décider d'introduire dans sa réglementation des conditions pour fins d'émission de permis dans ces zones-là?

M. STÉPHANE CONANT:

1750

Oui. En fait, en vertu de la Loi sur les biens culturels, le Plan d'urbanisme peut identifier des zones à protéger, à restaurer. Donc, par le biais des outils comme les PIIA, par exemple, il pourrait y avoir des critères d'évaluation du patrimoine archéologique, oui.

LE PRÉSIDENT:

1755

Monsieur Bergeron, on a fait un bout de chemin sur votre première question. Est-ce que vous en aviez une autre?

M. MARIO BERGERON:

1760

Non. Mais j'aurai un commentaire à faire plus tard.

LE PRÉSIDENT:

1765 Vous allez revenir d'ailleurs. D'ailleurs, on a un mémoire de votre association. Parfait. Merci. Alors j'appelle maintenant monsieur Jack Sanford. Bonsoir, monsieur.

M. JACK SANFORD:

1770 Bonsoir, monsieur, madame. Désolé mais je vais poser mes questions en anglais.

LE PRÉSIDENT:

1775 Parfait. You are welcome to do so.

Mr. JACK SANFORD:

Thank you.

1780 **THE CHAIRMAN:**

So we will start with the first one.

Mr. JACK SANFORD:

1785 I had a question. You said you wanted to intensify development around all of the train stations and the metro stations, but density map of those areas seems to be very light density. So I am just wondering how you are going to intensify development while maintaining a light density if those are in conflict.

1790

THE CHAIRMAN:

We will go and see what Monsieur Sainte-Marie has to say about that.

1795 **Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:**

The metro stations and the train stations around which the intention is to intensify development are those shown on the map. So they are not all the metro stations, they are not all the train stations, because in many cases, the surroundings are already built up.

1800

And we have, of course, to accommodate a variety of objectives, one of which is, yes, favouring the use of public transit. But another one is respecting the character of existing areas and especially of heritage areas.

1805 For instance, around Mont-Royal metro station, the area is built up and I think it would not be desirable to change the character of the area.

1810 On the other hand, for instance, around de La Savane and Namur metro stations across from the Hippodrome, the level of development is very low, given the presence of the infrastructure.

1815 The densities on the map do correspond to, I think it might be a little complicated to look at them individually, but do correspond to the intention and the zoning by-laws of each borough will be devised also with that objective in mind.

THE CHAIRMAN:

1820 Does that mean, because I think Mr. Sanford's question was quite specific, does that mean that, in spite of the colour that we see here that could indicate a fairly low level of density, the boroughs would have the possibility to increase that density in the immediate neighbourhood of transport systems?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

1825 Yes, within the limits of course that are set. Of course, it has to be understood that a high density in Beaconsfield is not a high density in NDG and a high density in NDG is not a high density in Ville-Marie.

1830 So a high density in Beaconsfield might mean a building of three or four storeys, which would not be dense at all of course downtown. Everything is relative.

THE CHAIRMAN:

1835 Well, doesn't that show some kind of a contradiction between the general goal of densifying around public transit and, as most people understand density around transit lines, it is a fairly strong density with that other objective of preserving the characteristics of the neighbourhood that could prevent you from achieving that kind of density?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

1840 Well yes, it is certainly a challenge to try to reach both objectives at the same time, but both are included in the Plan.

1845 Another example is maybe Cedar Park station where currently, there is a shopping centre nearby, definitely presenting a possibility for redevelopment and for redevelopment that would be relatively dense, relatively. Once again, four or five storeys in that area is dense. They would not be elsewhere.

1850 So it is not so much a question of contradiction as a question of "modulation", of adaptation to each environment.

THE CHAIRMAN:

Madame Chauvin.

1855

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

If we take the example of the Beurepaire station, which is identified in the Plan as a possibility for densification, and we look at the parameters that are proposed, they are actually not very high density with a maximum of one or two. Is that a comparison between no development and development? Is that the intent of densification?

1860

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

We will look at Beurepaire station. Beurepaire station is the station next to Angell Woods. So the idea would be to have some development close to the station and, as we said earlier, no development in the northern part that is to be preserved as a natural environment.

1865

If we look at the elements that are the limits that are set, we are talking, of course, of only one to four storeys next to the Beurepaire station and a maximum density of two, which is relatively high for the environment, for Beaconsfield.

1870

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

I think the sector C-1 too is...

1875

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

C-1, I think is next on the east. C-1, yes, is further away from the station and more in connection with the neighbourhood right here.

1880

THE CHAIRMAN:

Mr. Sanford, do you have a second question?

1885

Mr. JACK SANFORD:

Yes. It is also regarding just zoning. This one is, it wasn't land-use, I don't think, but it showed residential and commercial. I noticed that there was a large swap of residential zoning, particularly in the Plateau, but there is also a lot of shops there. How do you, I mean, is the zoning like very detailed when you zoom in or how does that work out?

1890

THE CHAIRMAN:

1895

Mr. Sainte-Marie.

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

1900

It is very important to distinguish between the Master Plan and the zoning by-laws. The zoning by-laws are adopted by the boroughs and necessarily will be a lot more detailed than what the Plan sets.

1905

The residential land designation category corresponds to, we call it -- actually, maybe we should change the name for it. The idea is that a residential area includes not only housing but also retail, parks, schools, churches and so on.

1910

So in the Plateau, to keep that example, there are streets such as Saint-Laurent and Mont-Royal that are identified as, or that are designated for mixed development, but that in no sense entails that, for instance, Prince-Arthur or Duluth or many other streets that are commercial should stop being commercial.

1915

The idea is to foster living environments that are as complete and as diversified as possible. And certainly the Plateau is an excellent example of that with relatively for Montreal a high density, for North America a relatively high density and in that sense, the kind of environment that exists in the Plateau is certainly to be preserved and developed that way.

THE CHAIRMAN:

1920

Mr. Sainte-Marie, what is the difference, shall we say, between what you call "secteur résidentiel", residential affectation and "secteur mixte", a mixed one, in which you said you could still find some residential activities and as well as commercial?

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

1925

The residential areas are essentially living environments where, although as we just said, there might be a variety of activities. The essence of the area is to be a living environment.

1930

The mixed areas, such as most of downtown and Old Montreal, and Saint-Laurent Boulevard and all the other orange areas, are areas that are both living environments and working environments.

1935

So the idea is to encourage in these areas not only the development of housing and residence, the increase of residence, but also the development of employment activities. Employment activities of course that won't be in contradiction with the presence of residents.

So we are not talking about heavy industrial activity obviously, but we are talking about office activity, retail activity, institutional activity and so on.

1940 **THE CHAIRMAN:**

Thank you very much, Mr. Sanford.

Mr. JACK SANFORD:

1945

Thank you.

LE PRÉSIDENT:

1950

Avant d'appeler la prochaine personne, je veux dire que le registre pour ceux qui veulent poser des questions, revenir, va être ouvert encore quelques minutes, après quoi on le fermera.

1955

Alors j'ai déjà noté que monsieur Yoland Bergeron de tout à l'heure voudrait revenir une deuxième fois. S'il y en a d'autres soit qui veulent s'ajouter ou autrement, vous avez quelques minutes encore pour donner votre nom à l'entrée de la salle.

J'appelle maintenant madame Patricia Ochman. Bonsoir, madame.

M^{me} PATRICIA OCHMAN:

1960

Bonsoir. Je voudrais savoir par rapport au transport en commun dans l'est de l'île, est-ce que disons les chemins de fer qu'on a déjà, qui sont déjà présents, on pensait à faire un train vers Mascouche et toutes sortes d'autres projets comme ça, est-ce que ça a un suivi quelconque? Est-ce que c'est une possibilité encore?

1965

LE PRÉSIDENT:

On va voir. Monsieur Sainte-Marie.

1970

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

1975

On va regarder la carte des éléments de transport collectif. Effectivement, il y a une emprise du Canadien National entre disons Montréal-Nord et Saint-Léonard qui se situe à peu près ici. On la voit là. Et pour des raisons graphiques, on n'a pas illustré sur la carte la possibilité qu'un train de banlieue soit implanté sur cette ligne en fait qui mènerait à Repentigny.

Dans le texte, à la page qu'on vous identifiera bientôt, cette possibilité-là est évoquée, de même que d'autres utilisations possibles de chemins de fer.

1980 On peut mentionner en termes de dessertes dans l'est aussi les mesures préférentielles au transport collectif qui pourraient être faites dans l'axe de la rue Sherbrooke, dans l'axe de la rue Notre-Dame, dans l'axe aussi du boulevard Maurice-Duplessis.

1985 Alors dans le cas de la rue Sherbrooke, ça pourrait s'implanter ça, ces mesures de transport collectif, dans un corridor ferroviaire qui est maintenant désaffecté. On parle bien d'un corridor, donc pas nécessairement de la rue Sherbrooke.

C'est à la page 40 qu'on évoque les interventions possibles quant au train de banlieue vers Repentigny.

1990

LE PRÉSIDENT:

Donc c'est Repentigny plutôt que Mascouche qui serait le secteur desservi selon le Plan actuel?

1995

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Oui, absolument. Il y a effectivement la possibilité qu'il y ait un train vers Mascouche mais en fait cette ligne-ci qui, à l'aval, ferait une bifurcation vers Mascouche et ça affecterait pas Montréal.

2000

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Madame Ochman, est-ce que vous avez une deuxième question?

2005

M^{me} PATRICIA OCHMAN:

Oui, dans le même sens mais de l'autre bord de l'île. Pour ce qui est du West Island justement, je sens qu'on est peut-être un petit moins privilégiés par le métro, est-ce qu'il y a d'autres transports collectifs qui sont prévus à part le train ou des autobus?

2010

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Sainte-Marie.

2015

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

On a mentionné effectivement qu'on voudrait s'assurer que le train de banlieue desserve adéquatement les Montréalais. On a mentionné l'ajout d'une station de métro à Côte Saint-Luc. Il y en aurait une aussi possible ici aux rapides du Cheval-Blanc.

2020

Un nouveau lien de transport collectif est prévu entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville, qui pourrait desservir non seulement évidemment les voyageurs de l'aéroport mais aussi les résidents.

2025

Les lignes tiretées en vert correspondent aux mesures de transport collectif qui sont envisagées, dont ici dans l'emprise ferroviaire Doney, une autre emprise qui est désaffectée, ce qui permettrait donc aux autobus d'éviter la circulation de l'autoroute 40 pour aller rejoindre le métro ou le train de banlieue.

2030

LE PRÉSIDENT:

D'accord. Ça fait le tour.

2035

M^{me} PATRICIA OCHMAN:

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT:

2040

Très bien. Merci beaucoup, madame Ochman. J'appelle maintenant Chris Woods-Fry.

Mr. CHRIS WOODS-FRY:

2045

Hello!

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

2050

Mr. CHRIS WOODS-FRY:

I guess I will also be asking my questions in English.

2055

THE CHAIRMAN:

No problem.

Mr. CHRIS WOODS-FRY:

2060

So the first question I have is sort of an extension on the question that Mr. Sanford asked and it deals with the development around the stations, the metro stations and the train stations.

2065

So, basically what I wanted to know was, there are definitely the restraints that have been put in place by the zoning. But what measures are actually going to be taken to increase the

development in those areas, because I mean it obviously doesn't just happen because you write it on paper. So, what is it say we should do or what are we looking to do to actually make more development?

2070 **THE CHAIRMAN:**

I think that is an important aspect between having more information about the regulatory aspect, now somewhat what we could maybe call the promotional aspect of development, Monsieur Sainte-Marie.

2075

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

Well, we are touching the issue of how to implement the Plan and indeed this element is very important. And what is looked at is the possibility of having a program, a subsidy program to encourage construction in these areas.

2080

A subsidy program is a possibility. The City may also acquire properties and establish competitions, architectural competitions for these sites in order to favour their development. So various means will be used beyond the density parameters to make sure that development does occur there.

2085

And I come back to the -- actually these programs will have to be adapted to the needs. I come back to the example of the Namur and De La Savane metro stations where, as we know, there is very little development and honestly, we don't know why.

2090

So that situation will have to be studied. Maybe the land owners are not aware of the potential, maybe there are physical constraints that we don't know of. Whatever the problems are, the actions will be aimed at resolving them.

2095 **THE CHAIRMAN:**

Monsieur Sainte-Marie, most of the time when we think about densifying along the transportation corridors, we are either thinking of housing or employment centres. Are there programs that target more specifically these two categories of affectations of uses?

2100

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

Right now, the City has a series of subsidy programs for housing that apply in various circumstances. There is nothing right now specific for areas around metro stations or train stations, but as I said, the idea is to develop that.

2105

For employment activities, there used to be a program called PROCIM, Programme de coopération industrielle de Montréal, which gave tax breaks actually to industries, manufacturing businesses, that either set up their premises or enlarged their premises on the Montreal territory.

2110 But idea of course would be to develop a program that would be more specifically aimed at the objective of intensifying development around metro stations.

There was also a program that was set up to encourage development of vacant land downtown. The program was there between 1999 and 2003.

2115

THE CHAIRMAN:

Madame Chauvin, vous avez peut-être des questions.

2120

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

Maybe later. It is not concerning that now.

THE CHAIRMAN:

2125

Mr. Woods-Fry, do you have a second question?

Mr. CHRIS WOODS-FRY:

2130

I do. I was just looking at, when they were outlining the Master Plan on the presentation, talking about insuring positive contribution of the transportation infrastructure. So it has been said before that the more roads that you build, the more traffic that comes because of the roads.

2135

So how are they planning on making sure that the transportation infrastructure does contribute positively so that we don't necessarily have to build any more roads, even though right now, it looks like more roads would be a good thing?

THE CHAIRMAN:

2140

Monsieur Sainte-Marie.

Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:

2145

I am not sure that more roads would be a good thing. We can give a few examples of that.

Replacing the Bonaventure Expressway by a boulevard would actually decrease the traffic capacity and would certainly help integrate this traffic into the urban fabric much more than now, where the highway actually cuts off the river from the population.

2150

Another example of that is the redesign of the Park-Pine interchange. It will be redesigned, it will be rebuilt, actually demolished and rebuilt as a level intersection, very much on the model of the intersection of Park and Mount-Royal Avenue, just north of Jeanne-Mance Park.

2155 Another example is the light-rail transit systems. We did not mention them earlier, I believe. There is a possibility of implementing two lines of light-rail transit, one from the South Shore replacing actually the current bus lanes on Champlain Bridge.

2160 And again, of course, this light-rail transit would be in the corridor reserved for the new urban boulevard replacing Bonaventure Expressway. And we would make sure that coming into downtown, it would integrate into the landscape. Plans are for this light-rail system, if it materializes, to serve Central Station.

2165 The other light-rail transit line that is considered is on Park Avenue. Now Park Avenue is an important artery but it is not that wide and we will have to make sure that if a light-rail transit system is implemented there, that it does fit in with the urban environment and contributes to improving the quality of the environment.

THE CHAIRMAN:

2170 Tell me, Monsieur Sainte-Marie, the Transportation Plan you were referring to previously, is it basically a road development plan or would it go towards the promotion of public transportation as an alternative to building more roads, which was one of the concerns behind Mr. Woods-Fry's question?

2175 **Mr. PIERRE SAINTE-MARIE:**

2180 You are right. The Transportation Plan will be looking at actually mainly public transit issues, also parking issues, trucking issues as we mentioned earlier. But the idea is not to increase the number of vehicles in Montreal.

On the contrary, the idea is to confirm, as we said, public transit as the transportation mode for the future of Montrealers.

2185 **THE CHAIRMAN:**

So very well. Thank you very much.

2190 **Mr. CHRIS WOODS-FRY:**

Thank you.

LE PRÉSIDENT:

2195

Alors je rappelle monsieur Yoland Bergeron. C'est à votre tour de revenir, monsieur, pour les dernières questions du public. Peut-être que la Commission elle-même en aura quelques-unes à poser par la suite.

2200

M. YOLAND BERGERON:

Alors merci de nouveau. Le document ici qu'on nous a donné à l'entrée, je trouve que c'est bien écrit puis j'ai hâte qu'on passe aux actions.

2205

Quand on dit que le Plan prévoit atténuer les nuisances comme le bruit de la circulation automobile, les poussières, les odeurs issues de certaines entreprises, en tout cas, on peut en mettre sûrement beaucoup, que ce sont des vœux purs, on peut pas être contre ça.

2210

Nous vivons dans le quartier de Tétreaultville qui est limitrophe à l'arrondissement de Montréal-Est. C'est assez difficile d'harmoniser, si on peut dire, les visions de deux arrondissements dont un est résidentiel et l'autre est industriel.

2215

Quand on parle d'interface, j'espère qu'on parle plus que d'une clôture qu'un écran végétal. Et quand on parle de décision, j'ai un exemple qui me vient à l'esprit et je voudrais savoir justement si on pense, pour aller concrètement dans ce qui est écrit là, faire des changements.

2220

Lorsqu'on a éliminé le site d'enfouissement de Miron pour les déchets putrescibles, on a décidé de décentraliser la collecte, ou en fin de compte non, pas l'enfouissement mais la décharge des camions dans différents sites de la ville.

2225

Un de ceux-ci a été choisi dans l'arrondissement de Montréal-Est, juste à côté du quartier résidentiel où j'habite et près d'une rue où habitent des résidences. Donc les camions visitent notre rue à toute heure du jour et de la nuit et ça vient pas juste de la Ville de Montréal, c'est certain.

Ces déchets-là sont...

LE PRÉSIDENT:

2230

Quelle est votre question?

M. YOLAND BERGERON:

2235

... compressés puis ensuite, ils sont envoyés à Lachenaie. Moi, ce que je veux savoir, c'est est-ce que, suite à tout ce qui est écrit là puis aux plaintes qu'on a déjà formulées concernant les odeurs qui sont pas nécessairement annulées par les parfums de gomme balloune qu'on peut mettre là-dessus là, est-ce qu'on pense à un moment donné déplacer cette entreprise-là qui,

2240 dans le fond, elle est peut-être dans un secteur industriel, elle reste qu'elle émane les odeurs, eux, respectent pas les limites de l'arrondissement.

LE PRÉSIDENT:

2245 D'accord. Il y a deux éléments importants qui sont soulevés dans la question de monsieur Bergeron. Traiter effectivement ce que le Plan d'urbanisme peut peut-être avoir d'innovateur au point de vue de l'harmonisation entre deux arrondissements pour les secteurs qui sont situés à proximité. Et ensuite, si vous pouvez apporter une réponse plus précise au site auquel monsieur Bergeron fait allusion.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2250 Comme on l'a mentionné plus tôt, le zonage est une responsabilité d'arrondissement, ce qui veut dire que pour l'instant, les limites d'arrondissement sont un peu comme autrefois des limites municipales.

2255 Le document complémentaire prévoit donc assurer la cohérence du développement aux limites d'arrondissement par différentes mesures qui seront définies.

2260 Il s'agira de s'assurer que, quand il y a des nouveaux projets, des modifications à la réglementation, que les citoyens des deux arrondissements ou des trois arrondissements concernés, le cas échéant, sont effectivement appelés à participer de façon adéquate et qu'il y a effectivement cohérence pour éviter les cas comme celui que monsieur nous présente ce soir et qui résulte, bon, des situations antérieures.

2265 Par rapport aux matières résiduelles, il est prévu effectivement à la page 185 de:
«Localiser les infrastructures de gestion des matières résiduelles et de dépôt de neige usée ainsi que les entreprises en général susceptibles de créer des nuisances à l'intérieur des secteurs à caractère industriel».

2270 Et il faudra assurer entre ces secteurs industriels et les secteurs résidentiels effectivement suffisamment de distance, suffisamment de mesures pour réduire les nuisances.

LE PRÉSIDENT:

2275 Concrètement, est-ce que ça peut avoir une incidence sur le cas dont nous parle monsieur Bergeron?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2280 Ma collègue Christine Caillé, qui s'occupe du dossier de l'environnement, va élaborer là-dessus.

LE PRÉSIDENT:

2285 Très bien. Alors je vous demanderais de vous asseoir à la place de monsieur Legault et puis donner les explications.

M^{me} CHRISTINE CAILLÉ:

2290 Oui, bien en fait bonsoir.

LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

2295 **M^{me} CHRISTINE CAILLÉ:**

2300 En fait, dans la section environnement, il y a plusieurs moyens de mise en oeuvre que le Plan propose. En fait, on veut mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long des corridors autoroutiers, notamment autoroutiers, donc on pense à l'autoroute Métropolitaine, l'autoroute Décarie, le long des corridors ferroviaires à proximité des secteurs résidentiels.

2305 On veut canaliser la circulation de transit sur les grandes artères et mettre en place des mesures d'atténuation de la circulation dans les secteurs résidentiels, que ça soit la réduction de la largeur de la chaussée, l'élargissement et le refoulement des trottoirs aux intersections, des plantations d'arbres, et caetera. Ces mesures d'atténuation seront élaborées notamment dans le Plan de transport.

2310 Évidemment aussi, on veut exiger des promoteurs dans les projets résidentiels aux abords des sources de nuisances reconnues la mise en place à leurs frais de mesures d'atténuation appropriées selon la nature et l'intensité des nuisances.

2315 On veut localiser les infrastructures de gestion de matières résiduelles, comme monsieur Sainte-Marie l'a mentionné plus tôt, et de dépôt de neige usée, ainsi que les entreprises susceptibles de créer des nuisances environnementales à l'intérieur des secteurs à caractère industriel.

2320 On veut favoriser à l'aide de programmes destinés aux entreprises, dont les activités génèrent des nuisances d'odeurs, l'adaptation de leur procédé de fabrication ainsi que des émissions atmosphériques de ces entreprises qui vont respecter les normes environnementales des règlements en vigueur.

On veut soutenir aussi à l'aide d'un programme le déménagement d'entreprises dont les activités créent des nuisances très importantes dans les milieux de vie.

2325 Puis on veut mettre aussi un comité de concertation avec les différentes sociétés et entreprises de transport des marchandises, notamment on pensait au Canadien Pacifique, Canadien National, le Port de Montréal, l'Aéroport, puis enfin d'en faire un comité de gestion.

2330 Puis également on propose à la page 185 de la même section des mesures d'atténuation du bruit. On peut penser, bon, à l'isolation des fenêtres à proximité des sources de nuisances. On pense notamment le long des corridors ferroviaires. La diminution de la vitesse de 10 kilomètres/heure qui baisse le niveau de décibels grandement dans les secteurs résidentiels.

2335 On pense à des aménagements comme la plantation d'arbres, l'aménagement de talus lorsque c'est possible évidemment. L'aménagement de talus demande des espaces assez larges. On peut penser aussi à des aménagements de murs anti-bruit, et caetera.

LE PRÉSIDENT:

2340 Je vous remercie, madame. Mais avant de passer la parole à mes collègues, il y a un point précis que vous avez soulevé. Vous parlez, si j'ai bien compris, d'un programme d'aide à la relocalisation d'industries ou d'entreprises, ou je devrais dire d'usages, d'accord, particulièrement nuisibles.

2345 Pouvez-vous nous parler de ce programme-là? Est-ce qu'il y a de la documentation qui serait disponible? Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2350 Le programme est à concevoir encore. L'idée, c'est justement de faire en sorte que quand les nuisances générées par une activité particulière sont tellement grandes qu'elles ne peuvent pas être résolues, que la Ville puisse faire en sorte que l'entreprise soit relocalisée.

2355 Un bel exemple évidemment, c'est Lavo. L'entreprise Lavo faisait de l'eau de javel en plein milieu quartier résidentiel. Il y avait des wagons de chlore qui traversaient le quartier pour alimenter l'usine. L'usine a été relocalisée dans un secteur industriel. Le site Lavo est en train d'être nettoyé, c'est paradoxal, de façon à accommoder des habitations.

LE PRÉSIDENT:

2360

D'accord. Une question de madame Chauvin et ensuite monsieur Beauchamp.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2365 C'est une question à laquelle vous avez déjà répondu dans une séance antérieure mais je ne me souviens plus de la réponse.

C'est dans quelle catégorie d'affectation du sol est-ce qu'une entreprise de transformation de déchets, que j'appellerais, est autorisée?

2370

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

J'espère que je me souviens de la réponse. On a parlé des secteurs d'emplois et, en particulier, du schéma des secteurs d'emplois qui vient préciser la vocation de différents secteurs.

2375

Donc le schéma des secteurs d'emplois se retrouve, c'est la carte 2.4.1, dans la section 2.4 et les activités de déchets se retrouveraient donc dans les secteurs industriels plus extensifs et potentiellement dans les secteurs industriels tout court. Le tout évidemment sera précisé par le zonage des arrondissements.

2380

LE PRÉSIDENT:

Monsieur Beauchamp.

2385

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Tantôt, j'ai posé une question sur les données de base; j'imagine que la réponse va être la même que m'a donnée monsieur Sainte-Marie. Par rapport à l'intervenant qui est ici, est-ce que vous avez des informations sur les niveaux de bruit auxquels les citoyens sont exposés à l'endroit qu'il évoque?

2390

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

C'est la même réponse effectivement. La question...

2395

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

C'est la même personne mais c'est à madame que je posais la question.

2400

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Ah, pardon.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2405

Est-ce que vous avez des données de faits?

M^{me} CHRISTINE CAILLÉ:

2410

Non, pas à ma connaissance.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Est-ce que l'arrondissement en a?

2415

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Il est possible que les arrondissements en aient. C'est ça qu'on va vérifier.

2420

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Pouvez-vous vérifier? Parce que la grande difficulté des citoyens, c'est toujours les données de base.

2425

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Bien sûr.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2430

Les observations de faits.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2435

De façon générale, les arrondissements interviennent par rapport à la question du bruit à la suite de plaintes de citoyens. J'imagine qu'il y a eu des plaintes dans ce cas-ci et donc probablement qu'il y a eu des mesures. Mais c'est à vérifier.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2440

Est-ce que je dois comprendre que ce dont on parle, c'est un centre de transbordement des déchets, c'est bien ça?

M. YOLAND BERGERON:

2445

Oui. Des déchets domestiques. Ils sont entassés, compressés.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2450

Domestiques. On les transporte là. On les transporte à ces endroits, on les comprime mais ensuite, on les expédie ailleurs?

M. YOLAND BERGERON:

2455 Exact. Et c'est un contrat que la Ville de Montréal...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2460 Ce qu'on appelle un centre de transfert?

M. YOLAND BERGERON:

2465 Oui. Que la Ville de Montréal a octroyé par contrat. Donc elle est elle-même coupable, si on peut dire, des problèmes qu'on vit.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Elle est même en partie promoteur.

2470 **M. YOLAND BERGERON:**

Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2475 Très bien.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2480 On n'est pas au courant, monsieur le président, de l'existence de ce centre-là. On va...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2485 Si vous aviez de l'information sur les nuisances et sur les observations des relevés que la Ville peut faire.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2490 Et sur les modalités de présence de ce centre-là dans le quartier, on n'est malheureusement pas au courant.

LE PRÉSIDENT:

2495 Bien. Vous aviez une deuxième et dernière question, monsieur Bergeron?

M. YOLAND BERGERON:

Non, juste un commentaire.

2500 **LE PRÉSIDENT:**

Le commentaire, ce sera pour plus tard, d'accord.

M. YOLAND BERGERON:

2505

Oui. Je vais y aller pour une autre question, je pensais pas avoir le temps. Dans vos plans concernant le transport, on a vu tantôt la dame parler des transports ferroviaires, les voies du CN, entre autres.

2510

Il y en une qui passe par chez nous, la rue Souigny, qui a fait l'objet de réunions d'information qui ont tourné, en tout cas, un peu au vinaigre.

2515

Parce que l'Agence métropolitaine des transports prévoyait à l'époque se servir de l'ancienne voie ferroviaire à demi-désaffectée et on a cru comprendre que le CN en a vendu une partie à l'AMT entre l'autoroute 25 et puis environ la 60^e Avenue à Pointes-aux-Trembles.

2520

Par contre, ce qui fâchait un peu les gens, c'est qu'au lieu d'utiliser cette ancienne voie ferrée là pour mettre un tramway ou autre chose, un train par exemple, ce qui roule sur les rails, on prévoyait mettre de l'asphalte et faire rouler des autobus.

2525

À presque toutes les intersections, il y avait des chemins d'écoliers, des chemins qui traversaient la voie ferrée et ils ont...

LE PRÉSIDENT:

2530

Quelle est votre question?

M. YOLAND BERGERON:

2535

La trame urbaine qui date des années 40, 45, va-t-elle être revue dans ce sens que là, on a des intersections maintenant qui sont au kilomètre et donc depuis deux hivers, les enfants pour se rendre à l'école, eux qui traversaient la voie ferrée pour se rendre à l'école de l'autre côté de la voie ferrée, sont obligés de faire un kilomètre aller-retour pour le dîner en plus. Ça fait deux hivers qu'ils font ça.

2540 On a demandé...

LE PRÉSIDENT:

Votre question est claire, monsieur Bergeron.

2545

M. YOLAND BERGERON:

On a demandé d'avoir des traverses pour piétons puis on se demande quand est-ce que ça va arriver.

2550

LE PRÉSIDENT:

Oui, d'accord. Alors aux endroits où, par exemple, des infrastructures de transport ou les aménagements, par exemple, anti-bruit ont eu pour effet de faire des coupures, comment traitez-vous ça pour rétablir des liens pour que les citoyens puissent franchir de part et d'autre?

2555

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Comme on l'a mentionné plus tôt, on souhaite que les infrastructures de transport s'insèrent dans le milieu urbain et viennent consolider et structurer le milieu urbain.

2560

Bien sûr, dans certains cas, il y a des contraintes de sécurité qui amènent à des installations qui créent des coupures. De façon générale, c'est pas souhaitable au niveau urbain, bien sûr. Mais on est au niveau des principes, vous le voyez bien.

2565

Le cas précis que monsieur évoque, on devra le regarder; je le connais pas en particulier.

LE PRÉSIDENT:

2570

D'accord. Mais d'une façon générale, le long des voies ferrées à Montréal, et on sait, monsieur Sainte-Marie, monsieur Bergeron a utilisé l'expression pudique «les chemins d'écoliers», en pratique, il y a des chemins clandestins un peu partout.

2575

Est-ce que la politique, c'est plus ou moins de prendre acte de ça puis de reconstruire des clôtures puis de vivre avec? Ou si progressivement, on doit s'attendre à ce qu'il y ait des obstacles de caractère plus infranchissable qui, au nom de la sécurité ou autrement, se dressent le long des parcours de train ou autrement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2580

Le long des voies de chemin de fer, ce sont justement les compagnies de chemin de fer qui assurent la sécurité, qui sont responsables évidemment de ce qui se passe chez eux et qui assurent donc la sécurité de manière maximale.

2585

Il y a peut-être eu dans le passé un certain relâchement. Mais le trafic ferroviaire de manière générale a tendance à augmenter. Les compagnies ferroviaires sont donc plus attentives et ont plus de moyens aussi pour veiller au grain.

2590

Et la Ville de Montréal n'a aucune espèce de juridiction là-dessus puisque les compagnies de chemin de fer évidemment relèvent du gouvernement fédéral et agissent, bon, de leur point de vue dans la sécurité du public.

2595

On peut imaginer des traverses qui seraient légales, c'est-à-dire des escaliers, des passerelles au-dessus du chemin de fer, de l'emprise de chemin de fer, mais évidemment ça, ça pose parfois d'autres problèmes de sécurité parce que ces endroits-là sont un peu isolés et mal éclairés, et caetera.

C'est pas du tout un problème facile, c'est certain.

2600

LE PRÉSIDENT:

Bien. Alors merci beaucoup, monsieur Bergeron.

2605

M. YOLAND BERGERON:

Je vous remercie infiniment.

LE PRÉSIDENT:

2610

D'accord.

M. YOLAND BERGERON:

Bonne soirée.

2615

LE PRÉSIDENT:

Bien. Alors avant que le supplice de la question soit fini pour vous monsieur Sainte-Marie...

2620

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

Avant de se dire adieu!

2625 **LE PRÉSIDENT:**

... et vos collègues, peut-être quelques questions complémentaires parce que c'est le dernier soir qu'on a l'occasion de vous en poser! Alors madame.

2630 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Alors sans aucun sadisme, je vais vous demander... j'ai trois questions tout simplement.

2635 Au niveau des catégories d'affectation du sol et à une catégorie grande emprise de transport, et je me demande pourquoi le réseau de transport d'énergie n'est pas indiqué. Il y a un certain nombre de contraintes comme les zones inondables dans le document complémentaire, tout ça, qui sont indiquées.

2640 Je ne parle pas du réseau de distribution d'électricité mais bien de transport d'énergie et donc au-delà de 25 kV avec la localisation des postes de transformation. Il me semble qu'au niveau l'affectation du sol, c'est une information qui est importante.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2645 Le schéma d'aménagement devra justement identifier ces corridors et, par la suite, sans doute que l'affectation pourra être modifiée en conséquence. Pour l'instant, le dossier est donc au niveau de la CMM de l'identifier et de reconnaître les lignes de transport d'électricité.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2650 J'avoue que je ne comprends pas parce qu'elles sont là depuis très longtemps. Les emprises sont propriété d'Hydro-Québec. Je ne comprends pas pourquoi il faudrait reconnaître leur existence.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2655 Ma collègue Lise Bernier va élaborer là-dessus.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2660 En fait, au-delà de la responsabilité juridique, c'est sur le plan urbanistique. Il me semble que les corridors de transport d'énergie constituent des contraintes et je trouve ça surprenant que ce ne soit pas représenté de façon cartographique.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2665

On peut peut-être à cet effet-là souligner que les lignes sont représentées dans la section 2.7 comme contrainte justement au développement de la même façon que les carrières et le bruit causé par l'aéroport le sont. La carte, voilà, apparaît à l'instant.

2670

M^{me} LISE BERNIER:

On voit effectivement les principales lignes de transport. Sur le plan de l'affectation pour compléter, bon oui, effectivement, la responsabilité est de, soit de la CMM, comme précédemment était de la CUM d'identifier ces lignes-là.

2675

Par ailleurs, il y a différentes affectations ou occupations du sol existantes sur ces lignes-là et c'est Hydro-Québec qui aussi en gère finalement, par bail ou par différents contrats, l'occupation.

2680

Donc ce n'est pas sous le ressort de la Ville que finalement d'affecter l'emprise au sol sous les lignes aériennes de transport d'énergie.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2685

Merci. Une question peut-être un petit peu plus large. Il y a quand même, au niveau du document complémentaire, il y a un changement important au niveau de la structure du document qui est en vigueur puis du document qui est proposé dans la version préliminaire du Plan d'urbanisme.

2690

Est-ce que ce serait possible d'avoir des explications sur les raisons qui ont motivé ce changement de structure et les avantages que vous y voyez?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2695

Il faut comprendre que le document complémentaire qui est soumis à la consultation publique est un canevas de document. Vous aurez remarqué sans doute que les règles et les critères dans bien des cas ne sont pas précisés mais qu'on annonce qu'ils vont l'être par la suite.

2700

Je vais demander à mon collègue Gilles Galipeau, chef de la division de la réglementation qui est responsable du document complémentaire, d'élaborer là-dessus.

M. GILLES GALIPEAU:

2705

Bonsoir. Il y a effectivement des différences en termes de contenu entre le document complémentaire qui est présentement en vigueur et celui qui est proposé à l'intérieur du Plan d'urbanisme révisé. Il y a aussi beaucoup de points communs.

2710 En fait, l'approche visait entre autres à faire en sorte que ce qui avait été développé dans le document complémentaire qui a été adopté l'automne dernier par le Conseil de Ville soit repris dans le nouveau document complémentaire.

2715 Alors les principaux termes portant, par exemple, sur la protection du patrimoine, l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, le parcours de la voie panoramique, ces éléments principaux là qui sont dans le document complémentaire et qui est actuellement en vigueur ont été repris dans le nouveau document complémentaire du Plan d'urbanisme.

2720 Bon. D'autre part, le nouveau document complémentaire, lui, découle évidemment du contenu du Plan d'urbanisme révisé. Donc ce document-là a été enrichi avec les nouveaux éléments qui ont été développés dans le Plan d'urbanisme.

C'est donc ce qui explique les principales raisons des thèmes qui ont été ajoutés au nouveau document complémentaire.

2725 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Alors si je comprends -- j'espère que je vous ai pas interrompu. Si je comprends bien, les éléments qui sont dans le document complémentaire actuellement en vigueur sont tous repris dans la version proposée dans le nouveau Plan d'urbanisme et ils sont aussi agrémentés de nouvelles dispositions qui reflètent la structure du Plan lui-même?

2730

M. GILLES GALIPEAU:

2735 C'est ça. On a repris pour la plupart. La grande majorité des thèmes qui sont dans le document complémentaire actuel ont été repris dans le document complémentaire du Plan révisé et ç'a été enrichi avec les nouveaux thèmes qui étaient abordés dans le Plan.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2740 Je ne voudrais pas avoir l'air de radoter mais à la dernière séance ou, la précédente, j'avais demandé comment est-ce qu'étaient régies les démolitions. J'étais un peu surprise de ne voir aucune disposition minimale dans le document complémentaire.

2745 Je me demande si c'est régi en fonction de la Loi sur les biens culturels. En fait, on parle beaucoup de reconstruire la Ville sur elle-même et c'est la raison de ma question. On peut s'attendre à ce qu'il y ait des modifications quand on bâtit, des fois des démolitions et je cherche à comprendre l'encadrement réglementaire.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2750 La question nous a été posée par écrit et on a donc entrepris d'y répondre. Il y a différentes mesures effectivement qui s'appliquent notamment dans les secteurs patrimoniaux.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2755 Ma dernière question. Il est indiqué dans le Plan d'urbanisme que différents projets peuvent être soumis à une évaluation par le Comité d'architecture et d'urbanisme.

Est-ce qu'il est possible d'avoir une idée du type de projet qui serait, obligatoirement ou non, ou de façon discrétionnaire par de l'exécutif ou un Conseil d'arrondissement?

2760

Est-ce que les citoyens, par exemple, pourraient avoir un droit d'initiative pour demander à ce qu'un projet soit révisé? Est-ce que ce serait possible d'avoir une description du type de projet?

2765

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

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

LE PRÉSIDENT:

2770

Merci, monsieur Galipeau. Alors on va entendre monsieur Conant là-dessus.

M. STÉPHANE CONANT:

2775

Ce qui est avancé dans le Plan concernant la révision architecturale, c'est en fait une révision qui toucherait des projets qui sont susceptibles d'influencer de façon importante le paysage urbain. Donc déjà là, il y a un peu une idée d'échelle de projets, d'envergure de projets de localisation aussi.

2780

On évoque notamment les projets réalisés au Centre. Donc que ce soit des projets du type de la Grande bibliothèque donc qui s'inscrivent sur des parcours d'ambiance importants, des projets de grande envergure. Ça reste encore en fait un thème qui est à développer.

2785

L'idée était d'identifier cette catégorie-là de projets et donc d'essayer d'établir un lien plus formel entre l'évaluation par le CAU et ces projets-là.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2790

Mais il n'y a rien dans le Plan ou dans la réglementation qui interdirait l'initiative, par exemple, d'un comité consultatif d'urbanisme d'un conseil d'arrondissement de demander à ce qu'un projet, qui n'aurait pas ni l'envergure ni la localisation que vous présentez, de demander qu'il soit évalué?

M. STÉPHANE CONANT:

2795

Non. Effectivement, il n'y a rien qui empêcherait ça, non. Ce serait même souhaitable à la limite.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

2800

Je vous remercie. Ça termine mes questions.

LE PRÉSIDENT:

2805

Merci. Monsieur Beauchamp.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2810

Alors je constate qu'il n'y a pas que sur les autoroutes qu'il y a du trafic! Alors c'est dans l'exposé d'ouverture à propos des vingt-six projets stratégiques, celui de la Côte de Liesse. Et dans la problématique, ce qu'on a évoqué, c'est la congestion aux échangeurs Décarie et Cavendish, si ma mémoire est bonne, et la réponse à ça, c'est de changer la Côte de Liesse d'autoroute à boulevard urbain, si j'ai bien compris.

2815

Or, on a dit plus tard dans une réponse à monsieur Bergeron que le boulevard urbain se caractérisait par une capacité moindre et donc par une diminution du trafic.

2820

Alors, s'il y a des problèmes de congestion et qu'on a une autoroute, comment, en passant à un boulevard urbain, on va avoir moins de congestion? J'aimerais que vous m'expliquiez le paradoxe si j'ai mal compris.

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2825

Ce qui arrive, c'est que l'aboutissement de l'autoroute Côte de Liesse à l'échangeur Décarie se fait sur ce qu'on ne peut pas appeler un boulevard urbain, mais ne se fait pas de façon autoroutière.

2830

C'est-à-dire qu'il y a les feux de circulation au bout de l'autoroute Côte de Liesse qui viennent donc créer de la congestion, puisque tout au long de l'autoroute, on peut aller vite puis là, tout à coup, oh, il y a des feux, donc il y a de la congestion. C'est la même chose à l'autre bout.

2835

Donc on se retrouve avec un tronçon autoroutier situé entre deux intersections gérées par des feux. Il est donc pas utile d'avoir un tronçon autoroutier entre les deux puisque la capacité réelle, en fait il y a une fluidité sur le bout autoroutier mais à un bout ou à l'autre, on est bloqués.

2840 Donc l'idée, c'est d'aller au bout de la logique et de faire en sorte que l'autoroute devienne effectivement un boulevard urbain, ce qui va faciliter la desserte des immeubles de part et d'autre de l'autoroute qui sont présentement visibles mais assez difficilement accessibles. Enfin, ils sont accessibles mais il faut faire toutes sortes de détours.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2845 Mais allez-vous accélérer la rentrée des gens en visite à l'Aéroport de Dorval qui prennent Côte de Liesse pour rentrer sur Montréal pour une partie et d'autres prennent une autre route? Comment vous allez gérer à ce moment-là le ralentissement potentiel du trafic depuis l'aéroport?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2850 Daniel Legault va continuer là-dessus.

M. DANIEL LEGAULT:

2855 Alors ce qu'il faut comprendre, il y a plusieurs questions dans votre question. C'est qu'une des problématique de l'autoroute et du chemin, c'est qu'on a une autoroute au centre qui est bordée par le...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2860 L'autoroute au centre, c'est Liesse là?

M. DANIEL LEGAULT:

2865 L'autoroute de la Côte de Liesse...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Côte de Liesse, très bien.

2870 **M. DANIEL LEGAULT:**

2875 ... qui est bordée de part et d'autre par un chemin, qui est le chemin de la Côte de Liesse et qui nous retrouve alors à deux voies dans un sens, deux voies dans l'autre, et quatre voies autoroutières.

2880 Alors c'est comme si on avait deux autoroutes. C'est une autoroute qui se dédouble et qui, par le fait même, comme monsieur Sainte-Marie le mentionnait, empêche presque tout lien de ce sens-là. Alors là, on a des problèmes pour accéder, par exemple, au transport en commun, à la livraison des marchandises parce qu'il y a beaucoup de livraisons dans ces secteurs-là.

Ce sont des secteurs principalement industriels, quoiqu'il y a une partie ici qui est plutôt des hôtels ou qui est un développement d'embryons d'hôtels, ainsi qu'à l'embouchure ici.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2885

Je sais pour mémoire que c'est assez complexe de passer d'un côté à l'autre.

M. DANIEL LEGAULT:

2890

Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2895

On se cherche pas mal.

M. DANIEL LEGAULT:

2900

Et comme monsieur Sainte-Marie le disait, au risque de me répéter, étant donné qu'il y a des bouchons de part et d'autre, alors il n'y a pas un véritable sens profond à avoir cette autoroute doublée du chemin de la Côte de Liesse.

2905

Et l'objectif de faire rentrer les gens de l'Aéroport au Centre ou vice versa, ce n'est pas le principal chemin qui est emprunté. Les parcours qui sont empruntés, et d'ailleurs on en a parlé, il y a toute une étude et le secteur fait partie d'un secteur sujet à une planification détaillée, c'est celui de l'échangeur Dorval et du rond-point Dorval, et rappelons qu'il y a aussi un objectif qui est inscrit au Plan, qui est celui de lier, par un système de transport rapide et efficace, l'Aéroport au centre-ville.

2910

Alors toutes ces mesures mises ensemble amènent à revoir le sens même de cette autoroute doublée de ce chemin de la Côte de Liesse.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

2915

Merci.

LE PRÉSIDENT:

2920

Bien. La dernière question, ce qui est en fait un petit peu une demande de la Commission en même temps, monsieur Sainte-Marie.

Je voudrais d'abord vous demander brièvement, puisque vous avez fait allusion aux gouvernements du Québec et du Canada comme partenaires du Plan d'urbanisme, comment leurs projets sont pris en compte? Comment êtes-vous informé des intentions et des projets des

2925 gouvernements? À quel moment et comment c'est pris en compte, sinon soit dans le Plan d'urbanisme ou dans les révisions qui seront apportées?

M. PIERRE SAINTE-MARIE:

2930 L'élaboration du Plan d'urbanisme s'est faite en collaboration avec différents intervenants, notamment justement les ministères du Transport, l'Agence montréalaise de santé, d'autres organismes donc du gouvernement québécois, des organismes également qui relèvent du gouvernement fédéral comme le Port, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, et caetera. Ça s'est fait de façon informelle.

2935 Au niveau des fonctionnaires, c'est clair et on le mentionnait tantôt par rapport aux dossiers environnementaux que dans plusieurs cas, il faudrait officialiser cette collaboration par la création de comités portant sur un aspect ou un autre, que ce soit l'environnement, que ce soit le transport.

2940 Il y a une collaboration, je pense, très intéressante qui s'est établie entre la Ville et le ministère des Transports. Par exemple, on est invités à participer de façon très étroite aux travaux qui se font quant à la réflexion au réaménagement, que ce soit de l'échangeur Turcot ou de l'échangeur Dorval.

2945 La même chose s'applique aux systèmes légers sur rail qui sont à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport. La même chose s'applique quant aux nouveaux centres hospitaliers qui sont envisagés, comme on le sait, par le gouvernement du Québec.

2950 Il y a donc beaucoup de collaboration qui se fait, largement sur une base informelle mais de plus en plus sur une base structurée.

LE PRÉSIDENT:

2955 Bon. Le volet de demande de ma question serait le suivant. On sait, en tout cas, c'est connu des gens qui sont dans le milieu de l'aménagement et de l'urbanisme, que la Communauté métropolitaine a un travail, est en voie d'élaborer un schéma dont vous devrez tenir compte, que le gouvernement du Québec a déjà produit des orientations d'aménagement, que le Havre de Montréal a de la documentation de référence sur son projet.

2960 Il serait intéressant soit de déposer les documents pertinents ou, du moins, à tout le moins, de nous donner les références de tous ces documents-là qui seraient accessibles par Internet, tant pour le bénéfice de la Commission que pour le public. Alors c'est à peu près le sens de la demande.

2965 **M. PIERRE SAINTE-MARIE:**

Avec plaisir.

LE PRÉSIDENT:

2970

Vous en prenez note, bien. En ce qui vous concerne, ça met fin à la période de questions.

2975

Nous prendrons une pause d'environ cinq minutes pour que les personnes qui voudraient venir devant la Commission donner une opinion ce soir ou formuler des commentaires puissent s'inscrire. Alors la Commission vous recevra encore une fois dans l'ordre brièvement pour vos opinions et vos commentaires. Donc de retour dans cinq minutes.

COURTE PAUSE -- SHORT RECESS

2980

REPRISE -- THE CONSULTATION RESUMES

LE PRÉSIDENT:

2985

Bien. Alors la Commission va entendre maintenant les personnes qui se sont inscrites pour venir donner leur opinion. Je vous demande d'être le plus bref possible parce que nous mêmes, on peut quand même avoir des questions à vous poser.

2990

Donc j'appelle en premier lieu monsieur Mario Bergeron. Monsieur Bergeron, rebonsoir.

M. MARIO BERGERON:

Oui, rebonsoir.

2995

LE PRÉSIDENT:

Vous avez déposé au nom de l'Association des archéologues du Québec un mémoire.

3000

M. MARIO BERGERON:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

3005

Les commissaires l'ont lu mais ça serait quand même bon de nous en rappeler les principaux éléments.

M. MARIO BERGERON:

3010 Je vais en faire un résumé.

LE PRÉSIDENT:

3015 Très bien.

M. MARIO BERGERON:

Si vous permettez, je vais le lire. Ça va être plus...

3020 **LE PRÉSIDENT:**

Pardon?

M. MARIO BERGERON:

3025 Je vais le lire, si vous permettez.

LE PRÉSIDENT:

3030 Oui, oui, absolument.

M. MARIO BERGERON:

3035 *«Dans le cadre d'une démarche initiée au cours des dernières années, la Ville de Montréal en arrive maintenant à proposer dans son Plan d'urbanisme des solutions qui visent à assurer la protection des ressources archéologiques dans l'ensemble de l'île de Montréal. Ces actions démontrent une volonté de gestion préventive qui doit être reconnue et félicitée.*

3040 *L'île de Montréal, par ses caractéristiques géographiques et historiques, constitue un centre d'attraction des populations depuis plus de 4 000 ans. Outre les sites dans et autour du Vieux Montréal, des sites archéologiques préhistoriques et historiques ont été recensés sur l'ensemble de son territoire.*

3045 *Certains des vestiges en présence, notamment les plus anciens, sont de nature fugace et ne peuvent être détectés que par des archéologues professionnels et à l'aide de techniques appropriées.*

3050 ***Afin d'assurer la protection de ces ressources archéologiques, une gestion préventive est de mise et n'est possible que dans un cadre administratif qui incite à le faire.***

3055 ***C'est pour cette raison que le type de gestion des ressources archéologiques proposé par la Ville de Montréal doit être étendu à tout le territoire de l'île, comme le prévoit le Plan d'urbanisme révisé.***

3060 ***Il va sans dire qu'advenant la défusion de certaines des anciennes villes, il est impératif que le territoire de l'île dans son ensemble reste soumis aux principes mis de l'avant par le Plan d'urbanisme.***

3065 ***Par ailleurs, étant donné la qualité et la diversité des ressources archéologiques répertoriées sur l'ensemble de l'île de Montréal, notamment dans le West Island, il serait souhaitable d'ajouter une autre disposition au Plan d'urbanisme.»***

Nous proposons ceci.

3070 ***«Cette nouvelle proposition pourrait s'intégrer au niveau de l'émission des permis de construction. Elle obligerait les promoteurs et les administrateurs à consulter les cartes de sites et des secteurs en potentiel archéologique. Cela aurait pour effet de fixer des balises et de protéger les vestiges en présence.***

3075 ***Les ressources archéologiques constituent un bien culturel qui a des raisonnances communautaires et un potentiel rassembleur de plus en plus reconnu par les divers intervenants.***

3080 ***Nous espérons donc que vous saurez en prendre bonne garde, peu importe le contexte politique dans lequel se trouvera l'île de Montréal au cours des années à venir.***

Merci de votre attention.»

LE PRÉSIDENT:

3085

Merci à vous, monsieur Bergeron. On a quelques questions. Une première, vous dites textuellement dans votre mémoire, une gestion préventive est donc de mise afin d'assurer leur protection, donc évidemment des vestiges ou des éléments archéologiques:

3090 ***«cela n'est possible que dans un cadre administratif qui contient des incitatifs à le faire.»***

M. MARIO BERGERON:

Oui.

3095

LE PRÉSIDENT:

Qu'est-ce que vous avez à l'esprit?

3100

M. MARIO BERGERON:

En fait, ça touche le Plan d'urbanisme en tant que tel, la carte des sites et des secteurs potentiels. Il serait intéressant que les gens, par exemple, les promoteurs immobiliers, soient prévenus de l'existence des ressources archéologiques et soient incités, on connaît tous les faiblesses de la Loi des biens culturels.

3105

Alors on aimerait que la Ville prenne les mesures pour pallier à ces faiblesses-là en insérant les ressources archéologiques au sein des permis de construction.

3110

LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ça pourrait, par exemple, signifier que la Ville reprenne à son compte les dispositions de la Loi ou des règlements du gouvernement à l'intérieur de son Plan d'urbanisme?

3115

M. MARIO BERGERON:

Bien, si la Ville pouvait pallier les faiblesses de la Loi sur les biens culturels, évidemment, l'Association des archéologues en serait satisfaite, c'est certain. Parce que, actuellement, la Loi des biens culturels ne protège que les sites reconnus et n'impose des interventions archéologiques que dans le cas des découvertes fortuites.

3120

LE PRÉSIDENT:

Que dans le cas de?

3125

M. MARIO BERGERON:

De découvertes fortuites. Donc évidemment, si la Ville pouvait prendre en charge cet aspect-là ou faire pression auprès du gouvernement provincial pour changer la Loi, évidemment...

3130

LE PRÉSIDENT:

Très bien. Monsieur Beauchamp.

3135

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Est-ce que j'ai bien compris tantôt, vous avez parlé de 4 000 ans?

M. MARIO BERGERON:

3140

Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3145

En introduction?

M. MARIO BERGERON:

3150

Oui. Oui, on parle d'occupation évidemment préhistorique autochtone.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

Oui. Est-ce que je peux continuer dans le sens de la question que vous avez posée?

3155

LE PRÉSIDENT:

Oui, allez-y.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3160

On a vu une carte ce soir donc de sites vraiment identifiés protégés puis d'autres coins qui sont susceptibles d'être des sites.

M. MARIO BERGERON:

3165

La carte identifie des secteurs qu'on considère comme étant à potentiel archéologique. Mais ces secteurs-là, comme il a été dit auparavant, ne sont pas protégés par la Loi.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3170

Ils sont pas protégés mais vous, vous voulez...

M. MARIO BERGERON:

3175

Donc, c'est pour ça qu'on parle d'incitatif.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3180 C'est ce que j'ai bien compris, que la mesure que vous voulez, c'est que quelqu'un qui demande un permis soit obligé de regarder...

M. MARIO BERGERON:

3185 Oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3190 ... ces lieux-là qui ne sont pas protégés, mais qui sont possibles pour voir s'il y a un recoupement dans ces choses-là. Vous obliger pas à faire des fouilles archéologiques, mais vous obliger de regarder...

M. MARIO BERGERON:

3195 Mais on peut pas...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

... une espèce de carte de sensibilité, si vous voulez?

3200 **M. MARIO BERGERON:**

Dans l'état actuel de la Loi sur les biens culturels, on peut pas les obliger, oui, c'est certain. Si on pouvait le faire, bien, ce serait mieux.

3205 Actuellement ce qu'on vise, c'est que les promoteurs immobiliers, par exemple, soient sensibilisés à cette réalité-là. Donc la carte de potentiel va au moins les éveiller à la présence de ces ressources-là. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3210 Ça marche. J'essaie de voir le mécanisme, comment il fonctionne.

M. MARIO BERGERON:

3215 Oui.

LE PRÉSIDENT:

3220 Madame Chauvin.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3225 Il me semble avoir compris que vous n'étiez pas d'accord avec la carte, que vous aimeriez que ça s'applique à l'ensemble du territoire de l'île. J'ai peut-être mal compris. Puis par après, vous demandez que les entrepreneurs consultent la carte.

Pouvez-vous m'expliquer votre position par rapport à l'identification des secteurs potentiels?

3230

M. MARIO BERGERON:

Bien, je n'ai pas dit que j'étais contre.

3235 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Non?

M. MARIO BERGERON:

3240

Non.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3245 Alors, c'est moi qui ai mal compris. J'avais l'impression que vous disiez qu'elle ne couvrirait peut-être pas suffisamment de...

M. MARIO BERGERON:

3250 Non. La carte couvre l'ensemble de l'île. La carte identifie les secteurs pour l'ensemble de l'île de Montréal.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3255 Et d'après vous, la carte qui est proposée là, l'information qui est là est...

M. MARIO BERGERON:

3260 D'après nous, l'information est pertinente, oui, et complète.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3265 Maintenant, j'aimerais que vous soyez plus précis sur l'obligation qui serait rattachée à une demande de permis. C'est quoi, c'est de regarder la carte? De prévoir des méthodes d'excavation particulières? La présence d'un archéologue au chantier? C'est quoi?

M. MARIO BERGERON:

3270 De notre point de vue, évidemment, l'obligation de consulter la carte devrait être associée à l'obligation de faire des fouilles. C'est sûr que pour nous, à l'Association des archéologues, un site archéologique mérite d'être fouillé, puis ça mérite plus qu'une surveillance à côté d'une pelle mécanique.

3275 C'est pour ça qu'on parle d'incitatif puis qu'on parle qu'il faudrait qu'il y ait une manière qui forcerait les entrepreneurs à tenir compte des ressources archéologiques puis d'assurer la sauvegarde, la fouille, l'enregistrement de ces sites-là, parce que ce sont des sites qui disparaissent. Quand c'est creusé, le site n'existe plus. Donc il est important d'assurer l'enregistrement de ces sites-là.

3280 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Est-ce que ça existe des petites fouilles ou c'est toujours assez extensif, c'est-à-dire en termes de temps et de coût?

3285 **M. MARIO BERGERON:**

Bien là, c'est du cas par cas. Je peux pas répondre comme ça. C'est du cas par cas.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3290 Est-ce qu'il y a des mesures de détection non-intrusives qui peuvent être utilisées de façon préalable pour déterminer l'importance de faire une fouille ou non?

M. MARIO BERGERON:

3295 Non. En fait, ce qu'on fait généralement, c'est qu'on fait une étude de potentiel d'un terrain en particulier. Puis au terme de cette étude de potentiel là, on détermine s'il est nécessaire de faire un inventaire ou pas du terrain.

3300 Donc à ce moment-là, un inventaire de terrain, c'est d'aller au terrain pour valider l'étude de potentiel. Et puis si le terrain recèle effectivement des ressources intéressantes, bien là, l'étape suivante, c'est de faire une fouille.

3305 Donc on ne peut pas déterminer sans aller au terrain qu'est-ce que le terrain contient en termes de ressources archéologiques.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3310 Non-intrusive, je voulais dire sans excavation. Moi, je...

M. MARIO BERGERON:

Non, on ne peut pas.

3315 **M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:**

Impossible?

M. MARIO BERGERON:

3320 Non.

M^{me} CATHERINE CHAUVIN, commissaire:

3325 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT:

3330 Merci beaucoup, monsieur Bergeron.

M. MARIO BERGERON:

Merci.

3335 **LE PRÉSIDENT:**

Alors on tient compte de votre intervention. J'appelle maintenant monsieur Ronald Goes, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur.

3340 **M. RONALD GOES:**

Bonsoir. I was going to write, I am going to write a brief about this. But I just want to give a sort of heads up and some comments about...

3345 **THE CHAIRMAN:**

Before you give your comments, when do you intend to file your brief?

Mr. RONALD GOES:

3350

By the 29th, that is the first available date. That is what they told me, so I can...

THE CHAIRMAN:

3355

So you will be sending it but what...

Mr. RONALD GOES:

3360

I just want to do just a brief, not even a summary, an executive summary, a brief of my executive summary!

THE CHAIRMAN:

3365

Very well!

Mr. RONALD GOES:

3370

But I can be... because I only, I started last week and I thought this meeting was tomorrow, so I didn't realize. But I had jogged down some notes and stuff like that.

First of all, as in any draft, there are errors and one of the errors you made was Canora map 2.2.1. That is the Canora station. It is not a transfer station, as it stands right now. You have it depicted as such and that is an outright error.

3375

It does raise some interesting transfer possibilities, you know, that we can integrate the Blainville and the Two-Mountains line at that point. But as it stands now, it is not a transfer. There is only the station at Canora on the CN line in Town of Mount-Royal or Montreal/Côte-des-Neiges.

3380

Second of all, bike paths. The network as depicted is a little bit slim because you can get any map at Canadian Tire and you can find the network of bike paths that we already have.

3385

And I think any study should have what the actual inventory is right now of what we have, okay, so we can see where we can integrate and what we can do, and stuff like that. I have looked over all this document as a big document and I couldn't find anything like that.

Just on the Côte de Liesse and he was asking about this between the Airport and... it is not just the people going from the downtown to the airport, it is also for people going from north-end Montreal to the Airport.

3390 And I am not for, you know, I am not for these highways everywhere and stuff like that. But you know, Montreal, any big city does need an existing level of highways, freeways, autoroutes, whatever you want to call them grade divided with no lights and stuff like that.

3395 As for the lights, and this is not in my brief, but this is something that was raised just recently, the lights on either end, basically what you have is you have traffic circles that are not being operated as traffic circles. They are being operated as intersections with the lights.

3400 Now, 90% of the time, you don't need those lights to operate. You can operate it as a red light with yellow lights in the middle, you know, like flashing yellows and then, when the demand is there, okay, we operate the lights in a normal manner.

3405 So I find it rather strange. I think to solve that problem, I think you need to build more overpasses and the new ones should be covered, any overpass we build, pedestrian overpass we build should be covered.

I think this is going to help the people to cross them, okay, and it will also bring down the maintenance cost. You don't have to put salt or anything. Out of weather, you don't have to worry about it because once it is above the ground, the salt doesn't go to it and stuff like that.

3410 Light-rail. I am dead set against light-rail. The only way light-rail works is if it is completely separate or partially separate from right-of-ways and grade separations and stuff like that or grade crossing. There is no difference in transit time for light-rail when you are street running. Basically light-rail is a euphemism for street cars.

3415 And again, I am not against or for public transit but even I have seen, I used to be with Transport 2000. I have seen the hourly operational numbers of the transport TTC. The TTC is North America's most efficient transit system. It operates at 80% of cash recovery, 80% of fare box recovery. We are operating at 50%.

3420 It is something we can't really afford. It doesn't really buy you anything more than busses. We have to fix the bus system first. Whatever we do, whether we have metros or light-rail or monorails or whatever, we are always going to have busses, no questions. And we have to fix the bus system, get that running before we can do any fancy things.

3425 I have broken it down by different districts and omissions and...

THE CHAIRMAN:

3430 I am sorry, Sir. How long do you... it has to be very short, you know.

Mr. RONALD GOES:

Well, this is, it is just brief...

3435 **THE CHAIRMAN:**

All right. Because...

3440 **Mr. RONALD GOES:**

No, I just want to just put some ideas...

THE CHAIRMAN:

3445 Yes and you will also understand that the Commission will probably not ask you specific questions about those omissions tonight because...

Mr. RONALD GOES:

3450 Oh no, no.

THE CHAIRMAN:

3455 But rather we would be grateful that you state them in your paper so we could take them into consideration more easily.

Mr. RONALD GOES:

3460 Well, there will be an executive summary in all.

THE CHAIRMAN:

Very well. So go ahead.

3465 **Mr. RONALD GOES:**

It will be the enigma-wrapped in mystery or whatever.

THE CHAIRMAN:

3470 Yes.

Mr. RONALD GOES:

3475 Ahuntsic, the train station at Marché Central, is that really, is it really a big workplace thing, unless there is some office? There is hardly anybody living there that can get at it. It is kind of an odd idea.

3480 Anjou, I don't know if you have seen the original metro plans but the original metro plans only had three stations beyond the one we have right now. You have five, so really, you should have two stations. And metros are something as an express form of transportation. It is not something designed for local transportation. That is the bus system and the bus system feeds into it.

3485 Beaconsfield-Baie d'Urfé, the 440 extension, I thought that was something that was settled. I think most of the people there want that, going to Morgan Road. And you can combine that as well with this road you want to build to connect Pierrefonds Boulevard.

3490 Angell Wood, and again because of the Angell Wood, all right. I just did this by the "arrondissement". Canora, like I said, transfer station and you should have a transfer station there. It is depicted as one, okay.

3495 And that you can integrate, what you can do is with the timing between the two trains, you can have a train coming in with a train, you know, first, the Blainville train can come in, then the Two-Mountains train can come in and bring people right to the downtown and that train does not have to go around off peak and stuff like that. It can make some savings.

3500 The Namur, I am a little bit shaky about the area redevelopment. And again, if you are going to buy buildings, I think you are looking at something that is unnecessary.

3505 If you look at Toronto, you know, if you have ever flown over it, wherever there is a metro station or a subway station, you have like a little, it is like a hill, a topographical hill, you know. You can see like where the development is, you know. The development will follow the station if you build a train station there with the metro station.

3510 And Côte Saint-Luc-Cavendish -- oh yes, there is Jean-Talon. Jean-Talon should be connected into that area. That area is probably slated for development. I think the Hippodrome will go and stuff like that, so you know, so you can facilitate people from northern Montreal, go right to Côte-de-Liesse right to the airport for people that need to go to the airport.

And then the train station, that should be at Cavendish.

Dollard has a very extensive system of bike-ways that you could find easily integratable.

3515 Dorval, again bike-ways in the Technoparc or the industrial park that we have here on the east end.

3520 440 interchange, again, it is too far east. It is too close to current residential as proposed in your drawing.

Lachine is... we should really consider blue line metro out to Lachine via Montreal-West station, again integrating the train line to send to the east end, extending that metro line into Lachine so people can transfer at that point.

3525 I believe that the airport train should be on the CP line, not on the CN line. There is much more opportunities there for integration with the whole system and you know, to integrate with inter-city trains, it is a bit of a pipe dream. It is something you could do, a little shuttle bus between the two stations we have at the present time.

3530 That just about concludes it, what I wanted to speak about. There will be a lot more in my brief. I am open to any questions you have or what I think about certain things.

3535 There was another thing. In Outremont, I believe there is a plan with the AMT, that they want to bring the Blainville train, electrify that line and bring it through that area, you know, at the Outremont Yards, the CP Yards there, and push it into the tunnel downtown. Now I don't know if that is still extent but that is something that you would have to coordinate with AMT. You know, they are driving the transport plan right now for the whole region.

3540 So, if there are any questions, I will be happy to answer them right now. So.

THE CHAIRMAN:

3545 Well, you have a remarkable, both together, you made a good reading of the Plan and you have a remarkable knowledge of Montreal and we will be glad to read, review those elements in detail.

I would like to bring you to a somewhat general statement you made that could be of interest to discuss shortly.

3550 When you said that the priority regarding public transportation would be improving the bus system before considering additional modes, I don't know if I interpret you clearly, but do I understand that you do not see the parallel development, besides the busses, the expansion of the metro and then a light-rail and trams and things like that?

3555 **Mr. RONALD GOES:**

3560 Well, light-rail is stuck between the middle, between metro, like the heavy rail metro and commuter rail and between the bus system itself. It is not more effective for the traveller, okay, not even considering, even if the amount of money spent is equal, okay, not much more effective than busses, okay.

And you are spending an awful lot of money. And like Toronto does not have the climate we have. We have a very severe climate and you are talking about a very very capital intensive

3565 system and a high maintenance system. You are going to have to maintain the road beds the frost and salt is going to get at, like all the working pieces of this puzzle.

I mean there is a reason why it was abandoned. I have read that the transit companies couldn't wait to get out of light-rail or what was street cars. Now there are certain exceptions, the exception is if you run away from the roads.

3570 So if you look at Calgary C Train, it is really a heavy subway but they are street running. They are running from, in the middle of Calgary, they are running between stations on a city street. But the rest of the system is built separate, either grade separated or right-of-way separated from the system, okay. So it is more like a subway than it is a tramway.

3575

THE CHAIRMAN:

Now on the bus, if you had two or three either major improvements or orientations to give to improve the system, what would they be regarding the bus system?

3580

Mr. RONALD GOES:

Okay. The first improvement is articulated busses. We need to have articulated busses. I can say the routes right now: 69, 121. You go, whenever you have a route doubled up where there is a bus that you are paying for two drivers, okay, you are paying for two busses, you know.

3585

And if you look at Ottawa's system, okay, they run the busses all day. So there is no incremental cost increase between, except for the fact that the bus is more expensive to buy. But operationally, they are not. Like operationally, there is just a slight increase. That would be step one, okay.

3590

Step two would be to start separate bus-ways, okay, like bus-ways. And one thing I want to talk about is Metropolitan and I don't think Metropolitan has had two patch jobs since they built it.

3595 So it is time to start really looking at Metropolitan and say: "Are we going to do a big dig". We can pay for a big dig with congestion taxation. We can build something like the 407 toll system between Décarie and Laurentian Autoroute, you know, with automatic tolls, with transponders just like the 407 ETR.

3600 We can do that and then we can use that, those tolls to pay for a big dig project, put the expressway underground and make Metropolitan an urban boulevard. It is time.

I mean, when I read that, I said: "Why are they doing this again?", you know. We're going to spend, and if we don't toll the road, if we don't toll the road, we are going to spend another 800 million to a billion dollars for a patch job and we are going to be in the same boat we are in and we are not going to be able to make any light-rail or anything like that.

3605

3610 So bus-ways and one thing about bus-ways and I have actually suggested this to the Ottawa Transit, is that really we should be running taxis on the transit ways as well, okay, and toll it. You know, if you want to run, you know, from the airport in Ottawa to the downtown, okay, you just get on the transit way and you get a toll, right. The taxi driver gets a toll, he would pass that on to the... you know, and that could be for the system instead of all the time, you know, trying to tax here and trying to tax there.

3615 Well, it is time to tax congestion and it is time, you know, not congestion downtown, I don't think there is that much but compared to London. But I do think there is congestion between Highway 15 or Laurentian Autoroute, Décarie.

THE CHAIRMAN:

3620

Madame Chauvin.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

3625 It is not actually a question. It is more like a request with respect to the Brief that you will present to us later. You have listed a list of small omissions, corrections. But I would be interested to know what is your appreciation in general in the proposal regarding urban, "transport collectif" and road work within the Plan, if there are large omissions or large, you know, some parts that you really disagree.

3630

Because you have been very specific on many points but I do not get an overall impression of your appreciation of the proposal.

Mr. RONALD GOES:

3635

Like I am not... it is a very generalized proposal and it was very large and to get a handle on it, you have to break something to get a handle. That is my problem with it, okay.

3640 It is such a huge document and you know, I could ramble on and ramble on. To me, it was, to match the format of the brief, I had to break down by the "arrondissements".

3645 That is how I went through the map because the map summarized everything, as far as I could see. I went back into the details and that is my -- now the general philosophy of it, I know there is a lot of urban theory and stuff like that. I don't know if it is entirely relevant or even possible.

I don't think you can manage growth to the extent that it appears you want to manage. I am just alluding to the case like New York compared to Boston.

3650 You know, Boston is completely unplanned. Now I have flown over both cities in the course of my career. New York, you know it is New York. Right from Yonkers, you know the line, you can see it. There is all this apartment buildings and north of it, it is green, Yonkers.

3655 You fly over Boston and you wouldn't know there is two and a half million people underneath there. And that is one thing that worries me and especially when I saw the picture, it was very similar to this picture, but more like the Bonaventure, pan back from the Bonaventure, okay, and I looked at it and I said: "Well, you are trying to copy Manhattan. Where is the green?".

3660 You know, they had a before and after. Well, the before looked ugly but there is hardly anything there. But the after, okay, it was a whole pile of buildings. And I am going: "Do you really want to do this?", you know, in that section along Bonaventure. Do you really?

3665 Why not, you know, we are lacking green space, we are lacking park space within Montreal, the Old Montreal proper, the city limits, okay. Why not have something like not just the mountain? Why should we lean on the mountain? Why not have some green in a corridor coming out towards the harbour, instead of just a whole pile of buildings?

3670 I mean that, that to me, it seemed like Manhattan but maybe ten storeys high, Manhattan, you know. And that is the problem with densification. Densification, whenever you build a bit, you occupy the whole land, there is no place to put any trees. It is that simple, okay. That is my sense of it, you know, like I am just a little bit worried about that. That is why I'm writing the brief.

Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner:

3675 Thank you.

LE PRÉSIDENT:

3680 Monsieur Beauchamp, ça va?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3685 Ça va.

THE CHAIRMAN:

Mr. Goes, thank you very much and we will be reading you.

3690 **Mr. RONALD GOES:**

Thank you for your time.

3695 **THE CHAIRMAN:**

Not at all. Donc cette séance marque la fin d'une série d'assemblées.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire:

3700 Hélas!

LE PRÉSIDENT:

3705 Non. Pour nous quand même à partir du 21, on va entendre les personnes et les organismes qui veulent exprimer leur opinion par un mémoire ou une intervention verbale.

En tout cas, s'il y a des gens ici qui ne le savent pas déjà, évidemment, il faut s'inscrire d'avance auprès de l'Office et envoyer votre mémoire d'avance.

3710 Je m'en voudrais évidemment de ne pas terminer avant de remercier Pierre Sainte-Marie et ses collègues parce que le mandat dans le cadre de la consultation, ça se termine ce soir.

3715 Je voudrais tout de même souligner aux noms de mes collègues et en mon nom la qualité de vos interventions, votre disponibilité et la collaboration soutenue que vous apportez à la Commission et finalement au public.

Merci à tout le monde et puis vous serez, bien sûr, les bienvenus à partir du 21, mais dans une autre position que celle où nous vous avons tenus jusqu'à maintenant. Bonsoir.

3720 *****

3725 Je, soussignée, **NICOLE RAYMOND**, sténographe officielle bilingue, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des audiences publiques de l'Office de consultation publique de Montréal prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET J'AI SIGNÉ:

3730 **NICOLE RAYMOND, s.o.**