

**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**

**DEUXIÈME PARTIE**

**VOLUME 7**

Séance tenue le 23 juin, 10 h  
Cours Mont-Royal  
1550, rue Metcalfe  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 23 JUIN 2004 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
TABLE D'INTER-ACTION DU QUARTIER PETER MCGILL	
PIERRE-ANTOINE TROXLER.....	1
COMITÉ DES CITOYENS DE LA CITÉ-DU-HAVRE	
LUCETTE LUPIEN .....	12
REGROUPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU SUD-OUEST	
PIERRE MORISSETTE.....	21
GHISLAIN LAPOINTE .....	30
CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE DE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES	
RENÉ MÉNARD .....	39
DIDA BERKU.....	46

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

5 Bonjour, mesdames, messieurs. Alors, bienvenue à cette troisième journée d'audience, en fait, sur l'écoute des mémoires et des opinions des citoyens sur la proposition de Plan d'urbanisme révisé.

10 Je rappelle les règles du jeu. Donc, les séances qui ont commencé lundi, qui se poursuivent aujourd'hui cet avant-midi et cet après-midi, se termineront la semaine prochaine, c'est-à-dire mardi le 29, avec des séances en avant-midi et en après-midi, et elles seront exclusivement consacrées à recevoir les opinions et les commentaires des citoyens.

15 Donc, les personnes que nous entendrons se sont inscrites à l'avance, comme nous l'avions demandé, et nous essaierons de les recevoir selon l'horaire convenu. Jusqu'à maintenant, on a été assez performants, je dois dire, et j'en sais gré à mes collègues commissaires et à ceux qui nous soutiennent, mais aussi, bien sûr, aux participants.

20 Alors, après chaque présentation, les commissaires peuvent poser des questions pour s'assurer d'avoir une bonne compréhension des opinions exprimées. Et contrairement aux séances d'information, on ne peut donner son opinion qu'une fois durant les séances plénières.

25 Enfin, s'il y a des personnes qui ne sont inscrites ni pour la séance qui commence ni pour une aucune autre et qui souhaitent se faire entendre, la commission leur consacra du temps à la fin de la séance. Ces personnes doivent auparavant donner leur nom à la table d'accueil.

Alors voilà, donc, les premiers intervenants de ce matin, la Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill. Bonjour, monsieur Troxler.

30 **M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Bonjour!

35 **LE PRÉSIDENT :**

Quand on voit des gens à quelques reprises, on finit par les reconnaître. Alors, on est heureux de vous accueillir. Vous avez produit un document substantiel.

40 **M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

45 Bien sûr, d'une part, les commissaires en ont pris connaissance. Par ailleurs, donc, je vous inviterais à en faire une présentation...

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

50 Concise.

**LE PRÉSIDENT :**

55 ... voilà, pour qu'on puisse vous poser des questions.

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

60 Donc, je me présente. Je suis Paul-Antoine Troxler. Je suis membre du conseil d'administration de la Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill.

65 C'est une table multisectorielle donc qui regroupe résidents de la partie ouest du Centre-ville, résidents commerçants, des gens qui vivent, des gens qui travaillent, des gens d'affaires, etc. Donc, on se veut une espèce de forum pour impliquer les citoyens aussi pour favoriser l'esprit communautaire dans une partie qui en a un peu besoin.

70 Il faut dire que c'est une jeune table, on vient tout juste de célébrer notre premier anniversaire, notre première assemblée annuelle. Et il faut aussi dire que le mandat qu'on a reçu de l'arrondissement Ville-Marie pour consulter la population de Peter-McGill dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme, chapitre Ville-Marie, a été pour nous une excellente occasion de grandir, de tâter le pouls de la population.

75 Et il faut dire donc que cette population a rarement été spécifiquement ciblée pour des consultations. Alors, ils étaient bien contents de parler. C'est pour ça qu'on a appelé ces séances de consultation *À vous la ville*. Et la réponse a été surprenante autant au niveau du nombre que de la qualité des opinions qui nous ont été communiquées. Bon, il faut dire aussi que bien des gens qui se sont présentés, tu as des gens qui avaient un niveau d'éducation assez élevé et qui avaient voyagé, et donc qui pouvaient comparer Montréal avec d'autres villes de par ce monde.

80 Dans le document qu'on vous a remis, donc, la synthèse des consultations se retrouve concentrée des pages 13 à 22 et aussi les recommandations suivent aux pages 23, 24 et 25. Je vous le promets, c'est une lecture qui est très intéressante. Je me permets plutôt, ici, d'énumérer quelques recommandations plus spécifiques, comme on dit, synthétiques, mettre l'accent sur quelques points. Parce qu'il faut dire donc qu'il s'agit bien ici, dans le cas où on se présente ici, c'est un exercice de bonification du Plan d'urbanisme dans sa version préliminaire.

85

90 Alors, en gros, on pourrait dire que la version préliminaire semble être un bon plan, essentiellement très ambitieux, difficile à contredire, difficile à trouver des éléments qui pourraient y manquer, mais en même temps c'est là la crainte aussi, c'est les craintes dans son application. Parce qu'il est énorme, qu'il est peut-être trop ambitieux et la crainte, ici, c'est une crainte de l'application, disons, sélective de certains objectifs au détriment d'autres.

Alors, ici, ce qu'on va essayer de faire, c'est peut-être de vous communiquer nos priorités par rapport à d'autres.

95 Alors, parmi ce que les citoyens voulaient nous dire, il y avait, entre autres, bon, une première notion d'environnement, que l'environnement transcende tout le processus décisionnel, tous les processus, toutes les décisions dans l'application du Plan d'urbanisme.

100 Une corollaire aussi, c'est peut-être favoriser l'émergence de quartiers mixtes à Montréal. Parce que nous, on est l'exemple justement type du quartier mixte où tout est concentré, où les gens vivent à côté de leur milieu de travail ou d'étude. Et ça a plusieurs avantages, des avantages environnementaux, entre autres. Le fait qu'on a toujours cette statistique dans la bouche, c'est qu'il y a 40 % des résidents de Peter-McGill qui marchent pour se rendre au travail le matin. Alors, justement cette proximité est favorable et donc environnementale. Sauf que, en  
105 même temps, les Peter-McGillois sont donc victimes finalement de par l'auto-pollution centre-ville des effets de fumée secondaires, pourrait-on dire.

110 Ainsi, on aimerait aussi réviser à la baisse les exigences et les maximums des stationnements dans les projets immobiliers, autant commerciaux que résidentiels, et que ça, ça devrait se faire en même temps qu'une étude, une analyse de l'offre et de la demande du stationnement surtout dans le centre-ville, qui tiendrait compte non seulement de l'offre commerciale mais aussi de l'offre dans les édifices résidentiels, les tours à logement. Parce qu'on s'est rendu compte qu'elles servent à l'offre commerciale, les surplus dans les tours d'habitation sont loués pour d'autres personnes qui viennent travailler au centre-ville. Alors, ça devrait être  
115 inclus.

120 Au niveau du transport également, on veut rétablir la qualité des infrastructures de transport en commun avant même peut-être de faire des investissements pour des nouvelles infrastructures, parce que les citoyens ont souvent constaté une certaine détérioration par rapport au passé.

125 On a fait des séances spéciales avec des familles avec enfants dans le Centre-ville pour savoir qu'est-ce qu'elles aimeraient avant tout avoir et leur réponse a été surprenante pour nous. Parce que pour eux, la priorité numéro 1, ce n'était pas des parcs, ce n'était pas des balançoires, même s'il n'y en a pas une seule dans Peter-McGill, c'était de réaménager le métro pour assurer son accessibilité universelle. Donc, pour des personnes à mobilité réduite, par exemple, mais aussi pour des familles avec enfants, ils veulent accroître leur mobilité.

130 Petit détail spécifique, ici, par rapport au transport encore une fois pour les pistes  
cyclables. Donc, on parle justement en ce moment de la piste cyclable du boulevard de  
Maisonneuve. Ce qu'on ajouterait ici aussi, c'est le lien est-ouest, c'est un lien nord-sud qui se  
ferait le long de l'axe de la rue Peel et qui aurait l'avantage environnemental encore une fois de  
relier le réseau des pistes cyclables montréalais aux gares Centrale et Windsor, et ce qui  
135 donnerait accès aux banlieusards au réseau à vélo. Et justement, les trains sont, parmi les  
moyens de transport en commun, ceux qui peuvent le plus s'adapter à transporter des vélos.

140 On veut aussi favoriser les hauteurs et les densités moyennes. Ça va de soi. C'est  
quelque chose qui va avec les quartiers à usage mixte. C'est une espèce de... on parle de  
l'équivalent d'environ 8 étages. Donc, ça favorise des quartiers en même temps vivants,  
agréables et adéquatement denses.

145 Et quelque chose d'important ici, c'est qu'on veut aussi qu'on parle de priorité dans  
l'application des objectifs du Plan d'urbanisme. C'est que l'intensité du développement immobilier,  
y compris le développement résidentiel, ne devrait jamais se faire au détriment de la qualité des  
milieux de vie. On a des objectifs numériques, ici, le développement résidentiel par exemple,  
mais ça ne devrait pas être primordial par rapport au maintien de la qualité des milieux de vie.

150 Au niveau des espaces verts, on aimerait bien que la Ville établisse des ententes d'accès  
aux domaines institutionnels qui sont nombreux à Montréal, y compris dans le Centre-ville, pour  
bonifier l'offre des espaces verts. On comprend que de nombreux ensembles institutionnels sont  
officiellement des propriétés privées, mais il s'agirait ici de peut-être revisiter nos notions propriété  
privée, accès public. Les centres commerciaux sont accessibles au public même s'ils sont  
propriété privée. Donc, il y a quelque chose dans la même veine à explorer.

155 On veut favoriser la mixité sociale et la présence familiale, deux indices d'un quartier en  
santé. La présence d'enfants, même dans un quartier comme le Centre-ville, pour nous, les  
enfants sont comme des canaris. C'est un des indices de quartier en santé.

160 On veut donc aussi développer la conscience et la culture architecturale urbanistique des  
Montréalais. Donc, c'est une question de changement de mentalité. La qualité architecturale  
devrait en être améliorée. On veut favoriser l'innovation aussi architecturale parce que les citoyens  
ont constaté que, disons, la moyenne des dernières années au niveau architectural est  
relativement basse.

165 Et aussi, très important, donc réduire au minimum l'application de mécanismes  
d'exception et de les appliquer seulement s'ils entraînent une amélioration de la qualité  
architecturale et de l'insertion du projet dans son milieu urbain, dans son environnement bâti.

170 Et ça, ça m'amène finalement à mon dernier point, en fait, qui serait le rapport entre le  
Plan d'urbanisme et le citoyen. Les citoyens qui sont venus considèrent, voudraient que le Plan  
d'urbanisme devienne un contrat social, comme il est déjà mentionné dans la version préliminaire.

En même temps, ils ont l'appréhension, le doute qu'ils n'ont pas un poids égal par rapport à certains autres acteurs de la communauté.

175 Nous, à la table, après avoir entendu cela, on voulait peut-être essayer de prouver le contraire et on a décidé donc de s'impliquer fort des recommandations des citoyens dans des consultations publiques organisées par l'Office ici, pour deux projets immobiliers, disons, au Centre-ville fortement dérogoatoires. Donc, la table est intervenue et puis parmi d'autres citoyens, 180 parmi d'autres professionnels de l'aménagement pour donner des avis négatifs par rapport aux dérogations qui étaient demandées.

Pourtant, donc, finalement le conseil d'arrondissement, le comité exécutif, le conseil de ville a décidé donc d'approuver le projet avec les dérogations intégralement. Il s'agit, ici, de projets qui parlent entre autres de doubler la densité qui était déjà là dans la réglementation. On 185 comprend que c'est là tout à fait les prérogatives des élus de faire cela, mais disons que ça n'encourage pas la participation active et enthousiaste du citoyen.

Ça nous amène aussi à penser, parce que ce sont deux projets qui étaient dans le secteur qu'on appelle Bishop-Crescent, ça nous amènerait aussi à suggérer l'établissement d'un 190 secteur de planification détaillée pour le secteur Bishop-Crescent essentiellement pour deux raisons. De par sa continuité avec le Centre des affaires, dans lequel il n'est pas mais il est collé, le SPD servirait à empêcher le secteur Bishop-Crescent de devenir en quelque sorte la réserve foncière du Centre des affaires. On l'a déjà dit, dans le plan, il reste beaucoup d'espaces dans le Centre des affaires à développer. Et aussi, c'est pour conserver, répertorier, consolider le 195 patrimoine victorien exceptionnel mais malheureusement négligé et parfois déconsidéré de ce quartier.

Et finalement, on voudrait aussi donc s'assurer, dans le plan et dans son application, donc c'est une question de continuité du Plan d'urbanisme, la participation des citoyens et la 200 participation non seulement d'être entendus, mais que leur parole puisse servir justement au dénouement des décisions.

On comprend donc qu'il y aura donc des -- on aimerait plutôt qu'il y ait des comités de suivi du Plan d'urbanisme qui soient établis, autant au niveau de la ville qu'au niveau de chacun des 205 arrondissements, mais que toutes les procédures justement d'audience, de consultation qui soient mises en place soient faites vraiment selon les règles de l'art. Je pourrais dire aussi selon la tradition ou les procédures déjà établies par l'Office de consultation publique, donc qui a déjà une longue expérience à ce niveau. Parce que donc justement l'objectif ultime de la table, pour nous, c'est de favoriser la participation des citoyens et, donc, c'est vraiment ce sur quoi on veut se 210 concentrer.

Alors, c'est vraiment ça, si vraiment il y avait une chose à retenir de toute notre intervention, c'est justement de faire en sorte que le citoyen puisse être entendu et puisse vouloir être encouragé à être entendu dans la continuité du plan.

215

**LE PRÉSIDENT :**

220 Merci beaucoup, monsieur Troxler. Et j'apprécie effectivement que dans cette courte période, vous nous ayez livré l'essentiel du mémoire de la table.

Une petite question que je voulais vous poser, elle est d'ordre vraiment de l'information. Quand vous parlez de réviser à la baisse les exigences de stationnement, dans le fond, vous voulez dire qu'on exige un nombre plus bas de places de stationnement.

225 **M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Oui. C'est que...

**LE PRÉSIDENT :**

230 Qu'on pose comme condition de réalisation, mettons, pas nécessairement 1.5 place par logement, mais moins que ça,

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

235 Oui. Parce qu'en cours de route, ce qu'il y a dans tout ça, c'est qu'on a l'impression un peu de procéder à l'aveuglette. On ne sait pas quelle est la demande réelle en places de stationnement.

240 Des gens qui habitaient dans des immeubles à logement disaient que leur administration d'immeuble activement louait à des gens de l'extérieur leurs espaces. Donc, ça nous amène à penser qu'il y a un surplus dans ces immeubles, que justement les gens viennent au... plein de gens nous ont dit: \*J'habite au Centre-ville. Une des raisons pour laquelle j'habite au Centre-ville, c'est que je n'ai pas besoin de voiture.+

245 C'est bien sûr que ce n'est pas tout le monde, mais il y a un certain pourcentage de gens, que j'ai l'impression que les normes établies en termes de stationnement sont...

**LE PRÉSIDENT :**

250 D'accord. En fait, la vraie question que je voulais vous poser: est-ce qu'on devrait fixer un maximum?

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

255 Je dirais plutôt le contraire, peut-être éliminer le minimum et rabaisser le maximum. De combien? Il faudrait une étude plus précise pour pouvoir le préciser.

**LE PRÉSIDENT :**

260

Mais l'idée, le principe effectivement d'en arriver, dans le fond, en bout de ligne éventuellement à une offre moins grande de places de stationnement.

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

265

Éventuellement, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

270

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

275

Dans votre mémoire, vous faites état du fait que dans le quartier Peter-McGill, il n'y a pas beaucoup d'équipements communautaires. En fait, il n'y en a pas: pas de centre communautaire, de poste de police, d'équipements sportifs municipaux.

280

J'aimerais vous entendre sur l'impact de l'absence d'équipements communautaires sur la vie de quartier, puis si vous avez des préoccupations particulières par rapport à ça.

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

285

Oui. Je n'ai pas les statistiques en main. J'aurais un expert qui pourrait faire des meilleurs commentaires que moi.

290

Mais je crois bien me rappeler donc que les familles qui viennent s'installer dans Peter-McGill souvent ne restent pas longtemps. Ils restent pour un enfant. S'ils en ont deux, ils vont ailleurs ou ils vont aller ailleurs pour se rapprocher d'équipements scolaires, par exemple, qui n'existent pas dans Peter-McGill. Et c'est une des problématiques de notre quartier, une des qualités des problématiques. L'indice bohémien est très élevé dans Peter-McGill et les gens ne restent pas longtemps. C'est un avantage mais, en même temps, ça n'encourage pas la communauté.

295

Donc, le fait d'avoir des équipements, pas de bonifier les équipements, mais d'en avoir. Je veux dire vraiment, notre exemple, la métaphore, c'est le fait qu'il n'y ait pas une seule balançoire publique sur le territoire de Peter-McGill est quand même assez révélateur. Mais c'est vraiment et tout le reste. Il y a une population de 26 000 résidants dans ce secteur-là, c'est très dense, vraiment une densité à la Hong-Kong, et pourtant il n'y a presque rien. Et en même temps, c'est...

300

On comprend que les coûts d'installation soient supérieurs étant donné la réalité foncière, mais ce n'est pas une raison adéquate pour justifier le fait que les gens doivent aller s'exiler ailleurs pour pouvoir élever une famille comme il le faut. Il faut avoir des familles dans le Centre-ville.

305 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Puis monter sur la montagne avec une poussette, ce n'est pas évident.

310 **M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Non. On ne suggère pas de tapis roulant dans l'axe de la rue Peel encore.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

315 Vous suggérez également qu'il y ait un circuit de transport en commun en boucle dans le quartier. J'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi.

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

320 Ça, c'est des idées qui ont été élaborées par des citoyens en pensant au fait que dans Ville-Marie comme tel et puis dans les franges de l'arrondissement Sud-Ouest, entre autres, donc il y a des quartiers qui sont en redéveloppement en ce moment et qui ne sont pas desservis adéquatement par les transports en commun.

325 Et pour nous, donc, l'espèce de boucle, on ne spécifiait pas le mode de transport, ça pouvait être autobus, tram, SLR, etc., mais qui puisse desservir justement, la boucle servirait à donner une cohésion à tous les secteurs de Ville-Marie et les franges, en fait, de... pas de Pointe-Saint-Charles, mais de...

330 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Du Sud-Ouest.

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

335

Du Sud-Ouest.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

340 Et la notion de vélo-partage, pouvez-vous élaborer un peu?

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

345 J'ai une amie qui travaille là-dessus, mais on n'en parle pas comme tel. Mais c'est une  
expérience qui est en cours justement, qui a été lancée dans, bon, la Cité du multimédia, etc.,  
pour remédier à l'offre insuffisante d'un transport en commun dans le secteur. Je ne suis pas  
assez ferré dans le projet pour commenter.

350 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Ce n'est pas votre dossier.

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

355 Non.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

360 Alors, je vais quand même en tenter une autre dans le vélo. Vous avez souligné qu'il était  
proposé d'implanter un axe vélo est-ouest dans le Centre-ville sur de Maisonneuve. Vous avez  
suggéré d'ajouter un axe nord-sud dans l'axe de Peel. Il me semble avoir lu, pour certains, l'axe  
Maisonneuve ne serait pas l'axe préférentiel pour des raisons de compatibilité entre la circulation  
véhiculaire et piétonne, la largeur de la rue, tout ça.

365 **M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Au contraire, c'est probablement le meilleur axe, du simple fait que dans sa configuration  
actuelle, c'est une voie à sens unique. Donc, question de sécurité, c'est beaucoup plus facile  
que le cycliste compose avec le trafic qui va dans une seule direction.

370 La voie de la rue Sherbrooke serait dangereuse étant donné la circulation rapide  
d'automobiles qui descendent de la montagne. Le boulevard René-Lévesque, il y a de l'espace  
mais, encore une fois, c'est une voie à deux sens plus rapide en moyenne que la circulation sur le  
boulevard de Maisonneuve.

375 J'ajouterais, au niveau de la piste cyclable sur de Maisonneuve, que pour éviter l'erreur  
de piste cyclable de la rue Rachel, par exemple, que la voie cyclable soit aménagée au centre du  
boulevard de Maisonneuve.

380 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Pour quelle raison?

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

385 Pour des raisons de visibilité, de sécurité. Donc, encore une fois, j'ai quelqu'un qui  
pourrait mieux étaler les avantages, mais c'est que donc le cycliste dans une voie centrale voit

mieux la circulation automobile. Et les expériences de la rue Rachel justement font en sorte qu'il y a beaucoup plus de risque de collision quand la piste longe le trottoir.

390

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Mais la rue Rachel est à double sens, ce qui n'est pas le cas du boulevard de Maisonneuve?

395

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Le fait que ce soit ici, ce n'est pas... je ne suis pas sûr que ce serait pertinent ici le fait que ce soit à sens unique ou à double sens. Il peut y avoir des voitures qui circulent dans le même sens des deux côtés de la piste cyclable. Encore une fois, peut-être des experts en aménagement de voie cyclable pourraient préciser là-dessus.

400

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je vous remercie.

405

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp.

410

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Un expert, monsieur Barcelo, est venu rencontrer la commission. Il nous a signalé que beaucoup de logements, qui pourraient être disponibles pour location à des gens, sont, en fait, occupés soit par des universités qui louent des logements et les changent en bureaux ou par de jeunes entrepreneurs qui finissent pas s'en servir comme d'un bureau d'affaires au lieu de s'en aller dans le quartier des affaires.

415

Est-ce qu'on a déploré ce phénomène-là dans les....

420

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Oui, effectivement. Oui, c'est vrai. On ne l'a pas mis dans les recommandations. Je crois qu'il faudrait d'abord essayer de tenter de mesurer l'ampleur du phénomène. Ça va avec le phénomène du travail à la maison, des petites entreprises qui, bon, pour des raisons d'économie, vont faire cela. Mais effectivement, avant de tenter d'intervenir dans la situation, il faut voir exactement l'ampleur du problème. Mais cela existe et les citoyens l'ont mentionné.

425

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

430

**LE PRÉSIDENT :**

435

Une dernière question, monsieur Troxler. Vous faites allusion, et même en terminant vous l'avez mentionné comme étant peut-être une des choses les plus importantes, que les citoyens s'approprient le Plan d'urbanisme pour que ce soit vu comme un contrat social.

440

Dans le projet de Plan d'urbanisme, il y a déjà l'idée d'un bilan annuel soumis à la consultation publique. Vous allez plus loin que ça, vous dites: \*établir un comité de suivi.+ Quelle forme ça pourrait prendre, ça, et en visant à la fois la Ville et les arrondissements?

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

445

Le bilan annuel, parce qu'on ne précise pas exactement en quoi consisterait le bilan annuel et qui le ferait, le bilan annuel donc, de ce qu'on peut en déduire, serait quelque chose qui serait élaboré par les gens des services d'urbanisme pour justement donc présenter à la population ce qui est advenu dans l'année. Il s'agirait ici plutôt d'inclure les citoyens, les acteurs de la communauté d'une façon plus participative dans l'évolution du Plan d'urbanisme.

450

Donc, ce ne serait pas seulement un document qu'on présenterait, qu'on rendrait disponible au public, mais là on irait demander d'une façon régulière l'avis du public donc pour l'orientation, les ajustements qu'il y aurait à faire en cours de route.

455

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci beaucoup, monsieur Troxler.

460

**M. PAUL-ANTOINE TROXLER :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

465

Nous allons maintenant recevoir le Comité des citoyens de la Cité-du-Havre, madame Lucette Lupien.

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

470

Je voulais juste vous montrer ça, vous rappeler...

**LE PRÉSIDENT :**

475           Excusez-moi. Allez vous asseoir, s'il vous plaît. Nommez-vous et annoncez ce que vous allez nous montrer pour les fins de la transcription. D'accord?

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

480           Bonjour. Mon nom est Lucette Lupien. Je suis la porte-parole du Comité des citoyens de la Cité-du-Havre. Et ce que je m'apprête à vous montrer, c'est des cartes postales, mais on ne commentera pas la qualité artistique des cartes postales, mais simplement le contenu, pour vous rappeler un peu ce que sont la Cité-du-Havre et le parc Jean-Drapeau pour Montréal dans sa perspective.

485

**LE PRÉSIDENT :**

          Alors, bienvenue donc, madame Lupien, et on vous écoute, peut-être faire une présentation résumée. De toute façon, votre mémoire est bref.

490

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

          Oui.

495

**LE PRÉSIDENT :**

          Voilà.

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

500

          Bien, ce qui nous a préoccupés... Bien, d'abord, rappelons que le Comité des citoyens de la Cité-du-Havre, je pense qu'on l'a dit un peu dans notre mémoire court et concis, est né lorsqu'il a été question de construire des tours à l'extrémité nord de la Cité-du-Havre, juste là où est le parc, juste à la rencontre avec le pont de la Concorde. Et on a, avec d'autres organismes et en particulier grâce à la collaboration aussi du Conseil régional de l'environnement, remarqué à 505 quel point ce projet-là ne tenait pas compte de l'orientation qu'il y avait à Montréal ces dernières années.

          Par exemple, on a enlevé beaucoup d'édifices dans le Port pour redonner accès au Port à la population montréalaise. Et là, on s'apprêtait à construire des tours donc qui auraient encore une fois brisé le paysage urbain et empêché aussi les gens d'accéder au petit parc qui est à l'extrémité de la Cité-du-Havre. Compte tenu du fait que de plus en plus le Vieux-Montréal et le coin se développent, il y a peu d'endroits nature dans le Vieux-Montréal et ça nous apparaissait extrêmement important de conserver ce parc-là. Alors, c'est de là qu'est né le comité.

515

          Et on s'est en même temps rendu compte que le parc Jean-Drapeau, dans le fond, il y a une grande continuité, bien sûr, entre la Cité-du-Havre telle qu'elle est maintenant. On se rappelle que c'était une jetée pour empêcher les vagues et les vents de nuire aux bateaux qui

520 venaient dans le port autrefois, mais que ça été transformé lors de l'Expo 67. Et donc, ce qui est la Cité-du-Havre aujourd'hui est en nette continuité avec le parc Jean-Drapeau.

525 Il faut donc se rappeler aussi qu'on s'est rendu compte que le parc Jean-Drapeau n'a pas de voisin. C'est un parc extraordinaire. C'est le premier parc à Montréal, il a été créé en 1874. Ça fait 130 ans cette année qu'il existe comme parc et il a été développé, bien sûr, lors de l'Expo 67.

530 Mais quand on regarde la montagne, qui est un parc extraordinaire aussi – il y a deux grands parcs à Montréal, je dirais, en particulier très spéciaux et magnifiques – donc la montagne a beaucoup de voisins. Parfois, ça peut lui causer des problèmes parce qu'il y a des intérêts différents, divergents.

535 Mais le problème du parc Jean-Drapeau, c'est que toute la population montréalaise l'utilise, mais personne n'habite à côté et donc est en mesure de le défendre lorsqu'il y a des projets où on dit: \*Bien, on ne veut pas qu'il y ait du bruit à Montréal. Donc, les événements bruyants, on va les envoyer dans le parc.+ Et là, on se rend compte qu'avec toutes sortes de concert rock ou avec les courses, bien sûr, ça fait en sorte que ce n'est pas un vrai parc comme on conçoit un parc en général.

540 Donc, voilà pourquoi on s'est préoccupés, nous, comme résidents de la Cité-du-Havre de ce parc-là, en espérant représenter des intérêts non seulement des résidents, parce qu'on est vraiment des privilégiés d'habiter là, mais aussi des usagers du parc. Parce qu'on est bien placés pour voir à quel point il y a des familles qui s'intéressent à ces îles-là et à quel point c'est utile.

545 Entre autres, on peut penser que les camps de jour, qui sont organisés et qui pourraient être largement développés, donneraient accès à la campagne à beaucoup de milieux défavorisés sans que ce soit compliqué parce que c'est accessible par le métro. Et autrement, ça peut des fois être onéreux pour ces gens-là d'avoir accès à la campagne. On a la campagne à la ville grâce à cette île-là.

550 Alors, je voulais aussi vous rappeler que l'Expo 67... Donc, ces îles sont intéressantes sur le plan de l'environnement, mais sont aussi très importantes sur le plan de l'architecture du mobilier urbain et des oeuvres d'art.

555 Et je regardais, ce matin avant de venir, un site Internet sur les expositions universelles. Bien, je voulais juste vous rappeler en même temps que ça a commencé en 1851 à Londres avec le Palais de Cristal, je pense que tout le monde a entendu parler de ça. Ensuite, il y a eu 1855 et 1889 à Paris. On doit à l'Expo à Paris la Tour Eiffel, ce qui n'est pas rien, puis le Grand Palais aussi en 1900. Ensuite, il y a eu une création du Bureau international des expositions qui est né en 28. Et finalement, il y a eu six expositions universelles depuis la dernière guerre: Bruxelles en 560 58, Montréal, Osaka, Séville, Lisbonne et Hanovre.

565 Donc, c'est des événements extrêmement importants qui laissent des traces. Chacune de ces villes a gardé quelques monuments de ça. Mais nous, on a peut-être la chance d'avoir une concentration des bâtiments de 1967. Comme c'était dans les îles, c'était à l'extérieur, donc, il n'y a pas eu de développement immobilier ou industriel qui a détruit ces édifices-là.

570 Donc, il nous semble important de faire valoir cela. Parce qu'on parle beaucoup du patrimoine très ancien, de la période française, de la période victorienne, etc., mais si on ne protège pas notre patrimoine contemporain, qu'on retrouve en particulier dans les îles et à la Cité-du-Havre, bien, on ne l'aura pas dans 100 ans pour le protéger pour les descendants. Et c'est des bâtiments extraordinaires qui témoignent de l'architecture de béton de ces années-là.

575 Et il y a beaucoup de bâtiments, dont Radio-Canada, l'ancien Musée d'art contemporain, Habitat 67 qui est finalement, on me dit, le symbole du Canada. Le seul bâtiment dans les livres d'architecture. Quand il y en a juste un sur le Canada dans un livre international, c'est Habitat 67. Et on peut voir aussi que dans l'architecture domiciliaire, résidentielle, il n'y a pas grand-chose de plus moderne finalement aujourd'hui, depuis tout ce temps-là, depuis 67, qui a été construit.

580 Donc, c'est bien important de conserver cet ensemble, et y compris le Pavillon de la France qui est devenu le Casino, il y a beaucoup de choses, le Pavillon géodésique des États-Unis de Buckminster Fuller, il y a beaucoup de choses très intéressantes. Et comme personne n'habite autour, personne à part nous peut venir vous dire que c'est aussi important, à notre avis, que la montagne, ce patrimoine-là.

585 Alors, voilà pourquoi on voulait en parler avec vous donc de cette architecture, du design urbain, des oeuvres d'art. Il y a des fontaines à la Cité-du-Havre que vous n'avez probablement jamais vues et qui sont abandonnées, laissées à elles-mêmes. Même si elles appartiennent, je crois, à la Société canadienne d'hypothèques et de logement, personne ne s'occupe de ça et c'est en train de se détruire.

590 Alors, dans l'ensemble, nos recommandations sont de faire en sorte de penser à la population montréalaise et au tourisme international, mais qui va venir plus tard, qui est un tourisme, à notre avis, qui est un tourisme nature culture, qui est un tourisme familial où les gens vont s'intéresser à la fois à tout ce qui est nature et à tout ce qui est culture intégrée à cette nature et qui est en harmonie avec ça.

Dans l'ensemble, je pourrais peut-être juste vous rappeler nos recommandations.

600 **LE PRÉSIDENT :**

Très brièvement, parce que c'était quand même très explicite.

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

605 Oui. Alors, juste pour vous le rappeler. Pour nous, c'est extrêmement important qu'on rappelle la vocation de parc du terrain adjacent au parc de la pointe de la Cité-du-Havre. Si vous avez des questions, je peux vous préciser où est-ce que c'est.

610 Aussi, un plan de mise en valeur du patrimoine architectural moderne de la Cité-du-Havre, qu'on en élabore un et que tout développement résidentiel se fasse en harmonie avec ce plan. On recommande aussi que tous les bâtiments de la Cité-du-Havre et les oeuvres d'art reliés à l'Expo 67 soient protégés et mis en valeur. Je vous rappelle qu'il y avait la Maison de l'olympisme qui a été détruite l'année dernière et c'est très dommage parce que c'était un très beau bâtiment.

615 Ensuite, concernant le parc Jean-Drapeau, donc on vous demande de procéder, en tout cas, de recommander de procéder à l'élaboration d'un plan de protection et de mise en valeur du patrimoine architectural et artistique. Et on fait nôtre les recommandations du Conseil régional de l'environnement pour confirmer la vocation de parc en priorité sur toute autre proposition de développement.

620 Les pressions sont fortes auprès de la Société du parc des Îles pour qu'ils se financent et donc d'organiser des événements, de louer des espaces, des choses qui attirent beaucoup de monde et qui donc rapportent beaucoup d'argent, mais privent en même temps les gens pendant le déroulement de ces événements-là de leur parc et privent aussi souvent les gens qui voyagent à bicyclette de la Rive-Sud vers Montréal pour le travail, privent de cette voie d'accès.

630 Donc, redonner la gestion du parc au Service des parcs et espaces verts de la Ville de Montréal. Je rappelle encore une fois que la Société du parc et des îles, il n'y a personne à son conseil d'administration qui s'intéresse à l'environnement, étrangement, sauf peut-être la présidente qui est une fonctionnaire municipale. Mais autour de la table, il y a des postes libres, mais il n'y a personne qui s'intéresse à l'environnement. Je trouve ça inacceptable que, dans un parc, il n'y ait pas un membre du conseil d'administration qui s'intéresse à ça.

635 Interdire tout agrandissement du Casino sur l'île Notre-Dame et favoriser son déménagement si celui-ci désire se développer. Dans ce parc, il y a 5 millions de passages automobile par année, pour un parc.

Mettre en valeur le patrimoine naturel de l'île et renaturaliser les berges des îles et les rendre accessibles au public, établir un parcours riverain. Voilà.

640

**LE PRÉSIDENT :**

645 Merci, madame Lupien. Première question, et je la rattache à votre première recommandation qui est de confirmer la vocation de parc du terrain adjacent au parc de la pointe de la Cité-du-Havre. Alors, je pense qu'on connaît bien le terrain auquel vous faites allusion. Mais si vous demandez, dans le fond, à ce que le Plan d'urbanisme confirme cette vocation-là, est-ce

que c'est parce que dans le projet de Plan d'urbanisme, vous n'avez pas trouvé cette confirmation?

650 **Mme LUCETTE LUPIEN :**

Non. Ce n'est pas très clair dans le plan. Le Plan d'urbanisme fait des recommandations en général, mais je n'ai pas vu un endroit où c'était fait.

655 Ah! ça a été adopté par l'arrondissement et par le comité exécutif de la Ville, sauf que la Société canadienne d'hypothèques et du logement conteste la décision et considère que c'est - comment dire - comme si on décide de prendre un terrain et de changer sa nature sans l'accord du propriétaire. Le mot ne me vient pas, mais... voilà, merci beaucoup, l'expropriation déguisée. Donc, ils contestent cette décision-là et on est inquiets que finalement la Ville, que finalement en  
660 Cour on revienne sur cette décision.

**LE PRÉSIDENT :**

On ne fera pas d'échanges juridiques ici, ce n'est pas un lieu pour ça.

665

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

Ah! mais c'était simplement pour...

670 **LE PRÉSIDENT :**

On prend note du fait, mais je voudrais revenir et vous poser la question suivante à ce moment-là. C'est que le Plan d'urbanisme, selon l'information qu'on a eue, va, par exemple, donner de grandes affectations à caractère résidentiel en laissant aux arrondissements le soin de définir à l'intérieur de ça, entre autres, l'usage parc.  
675

Est-ce que ça voudrait dire qu'à ce moment-là, l'affectation résidentielle qui laisse ce soin-là aux arrondissements serait trop permissive, qu'il faudrait davantage dans le Plan d'urbanisme circonscrire et désigner les espaces qui devraient être des parcs.

680

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

Bien, je pense que l'arrondissement est très conscient de ça, a accepté que cet espace-là soit parc, est en train de revoir les règlements qui régissent toute la Cité-du-Havre, aussi comment va se faire le développement ultérieur entre, par exemple, le Musée d'art contemporain et Profil Eau, qui est le dernier édifice qui a été construit malheureusement l'année dernière là-dessus. Alors, on n'est pas très inquiets de l'intérêt de l'arrondissement, sauf que c'est juste des questions juridiques qui nous préoccupent, qui pourraient changer ça.  
685

690 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Mais le pire qui pourrait arriver, c'est que la Ville soit obligée d'acheter le terrain pour le consacrer parc, par exemple s'ils perdaient devant les tribunaux.

695 **Mme LUCETTE LUPIEN :**

C'est ce qu'on espère, oui.

700 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

705 Pourquoi redonner la gestion du parc au Service des parcs?

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

710 Parce qu'on pense que justement le Service des parcs n'a pas comme objectif de rentabiliser des espaces sur le plan commercial. Leur objectif est clair. Et on peut imaginer que si le parc Jean-Drapeau était géré par le Service des parcs, on donnerait priorité à la qualité de l'environnement, à la qualité des services à la population plutôt qu'à des événements commerciaux qui permettent, semble-t-il, en principe, d'augmenter les revenus du parc et d'accorder plus de budget à son entretien. Mais, en pratique, ce n'est pas tout à fait ce qui se

715 passe. Puis on peut comprendre ça.

Mais mettons que la Société du parc a une entente avec le Grand Prix de Montréal et le Grand Prix de Montréal a des dépenses importantes, et si l'objectif n'est pas de protéger l'environnement, c'est facile pour la Société du Havre de dire au Grand Prix de Montréal: \*Bien, venez. On peut installer toutes vos estrades un mois d'avance.+ Parce que si on fait ça à la

720 dernière minute et qu'on veut l'enlever rapidement après les courses pour laisser la population profiter du parc et la circulation se faire plus facilement, bien, ça coûte plus cher, parce qu'il faut que les dépenses se fassent rapidement.

725 Mais si on n'est pas préoccupé par ça, bien, on fait en sorte qu'un mois avant, comme c'est le cas cette année, les estrades sont installées, la circulation est difficile, on nous demande de ne pas passer là. On organise des concerts en dessous du calder tous les dimanches de l'été, des concerts dont la musique s'entend jusqu'à l'autre bout des îles. Et c'est privé. Donc, il faut payer pour pouvoir aller là. Donc, si on circule à bicyclette, ils nous arrêtent pour nous demander

730 qu'est-ce qu'on veut, puis là ils nous disent: \*Passez par là. Faites attention, il y a du monde+, etc.

735           Donc, c'est des événements souvent qui sont dérangeants. Et on pense que si c'était le Service des parcs ou bien si la Société du parc elle-même était plus orientée environnement, ils accorderaient la priorité à des événements qui intéressent plus les gens qui vont dans les parcs.

**LE PRÉSIDENT :**

740           Madame Chauvin?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

745           J'avais un peu la même question que monsieur Beauchamp. C'est que j'ai été surprise de voir dans votre mémoire aucun commentaire spécifique sur la programmation des activités dans le parc des Îles.

750           Vous avez répondu en disant, si j'ai bien compris, en fait, que les îles soient utilisées à des fins de fêtes populaires ou autres ou de grands événements, ça ne vous dérange pas, si j'ai bien compris, tant et aussi longtemps que la vocation des îles est maintenue. Est-ce que c'est ça?

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

755           Oui, mais il faut que les événements permettent à des gens qui veulent utiliser les autres espaces d'y trouver leur compte. Quand les gens vont jouer au football sur l'espace qui est réservé à ça dans le parc, ça ne dérange pas les gens qui vont pique-niquer ailleurs. Ça n'empêche pas les enfants d'aller courir ailleurs.

760           Et il y a un espace aussi, la Place des Nations, qui pourrait servir pour des concerts, qui est à une extrémité et qui pourrait recevoir des concerts qui n'ont pas besoin nécessairement d'une amplification qui fait qu'on les entend jusque dans le Vieux-Montréal souvent les concerts qui sont là.

765           Alors, il faut essayer de doser. On trouve ça l'fun, par ailleurs, que des jeunes aillent danser dans le parc, sous le calder ou autour. Il y a quelque chose de festif et de réappropriation du parc par les gens, mais encore faut-il que ça permette aux autres utilisations de se faire en même temps.

**LE PRÉSIDENT :**

770           Et le parc-plage, avez-vous...

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

775           C'est très bien. Non, pas de commentaires, pour le moment en tout cas. Il faut que ce soit le plus ouvert possible, mais c'est une... non, ça va très bien.

780 Et c'est intéressant aussi de voir que c'est avec des filtrages qui tiennent compte de l'environnement, qu'on peut avoir accès à de l'eau claire et propre dans les îles, qu'il y a même le Musée de l'eau qui récupère ces eaux usées et qui les nettoie, dans le fond, avec des bassins de décantation et qui les retourne dans la nature propre.

785 Donc, il y a des choses là-dedans. On pense même que si on faisait bien attention, on pourrait éventuellement avoir une université verte l'été, éventuellement. On pourrait devenir peut-être un leader dans le monde sur la question de l'écologie et de l'environnement en se servant de cet espace-là et des bâtiments qui sont là.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

790 Avez-vous des commentaires sur les aspects d'accès et de circulation dans le parc?

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

795 Bien, comme je vous ai dit tantôt, il y a 5 millions de voitures qui circulent dans le parc et tout ça est dû au Casino. Le Casino n'a pas aidé beaucoup à conserver, disons, l'environnement des îles. C'est un bel endroit, ils ont bien rénové l'édifice, mais en même temps ça fait là une clientèle qui ne s'intéresse pas du tout au parc.

800 Un casino, ça pourrait être dans le fond d'un puits, d'une mine et puis les gens se rendraient nombreux et seraient très contents. Alors que là, ils empêchent souvent les gens d'aller dans le parc. Parce que la circulation est terrible, vous n'avez pas idée ce que c'est, et des files de voitures les fins de semaine au pied qui avancent. Ce n'est pas une bonne idée.

805 Mais en même temps, on comprend que le ramener au Centre-ville, le Casino, il faut faire attention aux gens qui sont pénalisés par ça. C'est très grave ce que ça a comme effet. En fait, nous, on serait bien plus d'accord qu'il n'y ait plus du tout de Casino, puisque le Casino rapporte 1,5 G\$ mais coûte 3 G\$ à la société par année. Donc, ce n'est pas intéressant. Si c'est situé dans un endroit où il vient des congressistes, un tourisme particulier, qui fait en sorte que la population en général n'a pas le goût, ne sent pas le goût d'y aller, ce serait bien. Autrement, 810 pour nous, ça devrait être fermé le Casino, et ses projets d'agrandissement, c'est inacceptable dans le parc des Îles.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

815 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

820 Madame Lupien, je voudrais vous ramener à la réponse que vous avez donnée à la question de mon collègue, monsieur Beauchamp, et relier ensemble trois de vos

recommandations: donc redonner la gestion du parc au Service des parcs; interdire tout agrandissement du Casino; et là je vous ramène à celle-ci, confirmer la vocation de parc en priorité sur toute autre proposition de développement.

825 Est-ce que ça pourrait nous amener à penser que des événements, et surtout les infrastructures qui s'y rattachent, comme le Grand Prix n'a pas sa place à cet endroit-là?

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

830 Bien, nous, on pense que le Grand Prix n'a pas sa place à cet endroit-là, mais on veut être quand même réalistes. Il y a des ententes qui ont été passées, il y a de nombreuses années. Il y a une infrastructure qui est difficile... il est difficile de changer de place le Grand Prix. C'est un événement qui a lieu trois jours par année. On voudrait être quand même un peu ouverts à des utilisations multiples et à faire en sorte que d'autres en profitent.

835 Ce qui nous préoccupe, c'est quand la Ville établit un contrat avec un autre genre de course, qui arrive un mois et demi plus tard, et là, ce qui arrive, c'est qu'il y a deux courses, puis là on dit: \*Mais là, ça ne vaut pas la peine d'enlever les estrades entre ces deux courses-là, ça va coûter cher d'enlever et de le remettre après.+

840 Alors, finalement, ça fait que toute la saison, il y a 10 jours dans le temps de la course du Grand Prix où les gens ne peuvent pas circuler sur l'île, il y en a 10 autres jours à la fin du mois d'août. Et quand on sait que l'été, vous le savez comme moi, est assez court au Québec, s'il y a 20 jours là-dessus où les cyclistes et les gens ont de la difficulté à s'y rendre et à circuler dans ce

845 parc à cause de deux petits événements de trois jours, bien, là, il y a quelque chose qui n'est pas correct, qui n'est pas logique.

Et le fait que, par exemple, ce soit monsieur Prescott qui soit responsable de ce parc, alors que c'est madame Fotopoulos qui est responsable des parcs, bien, c'est qu'il y a quelque

850 chose qui n'est pas clair dans notre esprit aussi de la part de la Ville qu'on veut en faire un parc, mais est-ce qu'on vise autre chose pour l'avoir remis entre les mains d'un autre responsable politique? Ce n'est pas clair pour nous, ça.

**LE PRÉSIDENT :**

855 D'accord. On n'essaiera pas de débattre cet aspect-là. Mais ce que je retiens, c'est que jusqu'à un certain point, vous pouvez vivre avec.

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

860 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

865 Mais que s'il y a une sorte d'empiétement dans l'espace et dans le temps qui porte atteinte à la jouissance des lieux par les citoyens, c'est là que ça devient de plus en plus difficile.

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

870 Oui. Il ne faudrait donc pas se servir de ça comme précédent pour développer cet aspect-là du parc, mais plutôt revenir à son objectif prioritaire qui est l'environnement.

**LE PRÉSIDENT :**

875 Merci beaucoup, madame Lupien.

**Mme LUCETTE LUPIEN :**

880 Merci beaucoup, messieurs, dame.

**LE PRÉSIDENT :**

J'appelle maintenant monsieur Pierre Richard du RESO. Bonjour, monsieur Richard.

885 **M. PIERRE MORISSETTE :**

Alors, bonjour! Mon nom malheureusement n'est pas Pierre Richard, mais Pierre Morissette. Je représente bien le RESO. Mais monsieur Richard...

890 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Nous en prenons bonne note.

**M. PIERRE MORISSETTE :**

895 Monsieur Richard ne pouvait pas être là ce matin.

**LE PRÉSIDENT :**

900 Évidemment, nous avons reçu le mémoire qui a été adressé il y a quelque temps à la commission. Donc, je vous invite à nous présenter les éléments essentiels et surtout les recommandations, et qu'on puisse vous poser quelques questions.

**M. PIERRE MORISSETTE :**

905

D'accord. Alors, rapidement, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest, c'est une corporation de développement économique communautaire qui existe depuis une quinzaine d'années et qui a été mise sur pied pour assurer la relance économique et sociale des quartiers de Griffintown, Pointe Saint-Charles, Petite-Bourgogne, Saint-Henri et Émard-Saint-Paul, donc ce qui constitue aujourd'hui l'arrondissement Sud-Ouest de Montréal.

910

915

Alors, le RESO, évidemment de par son intérêt pour le développement économique et social, est toujours intervenu au cours des années sur les différents enjeux d'aménagement et de développement d'urbanisme du Sud-Ouest, au coeur duquel évidemment on retrouve toute la question de la relance de la revitalisation du canal de Lachine. Et bien entendu, le nouveau Plan d'urbanisme nous interpelle à plusieurs égards, compte tenu évidemment de ce que ça peut avoir pour effet sur toute la question de la revitalisation et du développement.

920

On fait d'abord un bilan sommaire du plan de 92 et très rapidement pour dire qu'il y a plusieurs éléments positifs qui ressortent de la mise en oeuvre du plan de 92. Au niveau de l'emploi, la situation s'est beaucoup améliorée dans le Sud-Ouest. Il y a eu la réouverture du canal de Lachine, le Marché Atwater qui connaît un regain d'activités assez spectaculaire, beaucoup de développement résidentiel et, bon, peut-être ce qui peut apparaître un peu mineur, mais le désenclavement du Sud-Ouest par la construction du pont Wellington.

925

Alors, tous ces éléments-là, on s'est beaucoup battu pour que ça se fasse, mais il reste encore beaucoup à faire. Même si les gens trouvent que la situation s'améliore, il demeure qu'il y a un danger énorme de clivage social et géographique dans le Sud-Ouest.

930

Les infrastructures urbaines sont parmi les plus vieilles à Montréal et sont en très mauvais état. Il y a encore beaucoup de nuisance associée aux activités industrielles mais surtout aux grands axes de transport. Le Sud-Ouest est traversé par un spaghetti d'autoroutes et de voies ferrées, et ça a des impacts très directs et très concrets sur la qualité de vie des résidents. Et ça, il n'y a pas eu beaucoup d'amélioration à ce chapitre-là depuis 92.

935

Et dernier point, sur la culture et le patrimoine, il y avait quelques suggestions en 92 mais, là-dessus aussi, il n'y a pas eu beaucoup de progrès dans le Sud-Ouest.

940

Alors, sur la question du Plan d'urbanisme, d'abord on tient à féliciter les gens qui ont travaillé sur l'élaboration de ce nouveau Plan d'urbanisme, autant les élus que le personnel de la Ville. Et on accueille avec beaucoup de... on est très heureux, dans le fond, de cette nouvelle approche qui vise à déterminer des affectations plus larges et à laisser aux arrondissements le soin de déterminer les usages plus précis. Donc, on pense que ça devrait laisser plus de place au contrôle des citoyens sur ces éléments-là.

945

Maintenant, ce qu'on remarque aussi, c'est qu'il y a plusieurs secteurs de planification détaillée qui touchent le Sud-Ouest - il y en a au moins 3, parce qu'il y a des sous-secteurs, trois

sur 26 - alors, je pense que ça indique aussi que le Sud-Ouest offre énormément d'espaces à redévelopper. Et donc, on a quelques commentaires à faire sur ces secteurs-là.

950

Bon, dans les défis qu'on a relevés, il y a évidemment toute la question de l'intégration de l'ancien et du nouveau. Au niveau social, on croit qu'il faut tout mettre en oeuvre pour éviter un clivage entre les résidants de condition sociale et économique différente dans le Sud-Ouest. Et le développement immobilier, malheureusement, actuellement semble plutôt favoriser cette

955

tendance. Alors, il y a beaucoup de développement de haut de gamme aux abords du canal. Et malheureusement, aussitôt qu'on s'éloigne du canal dans les quartiers, la situation d'habitation n'est pas très très intéressante.

Et au niveau fonctionnel aussi, donc un quartier qui était essentiellement industriel, où on redéveloppe de l'habitation et d'autres fonctions, il y a un grand enjeu aussi de cohabitation de ces différentes fonctions. Donc, là-dessus, on recommande aussi que tout soit mis en oeuvre pour que, dans la réglementation du Plan d'urbanisme, on s'assure de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les anciennes fonctions industrielles – et nous, on souhaite qu'elles demeurent autant que possible pour préserver les emplois – mais les nouvelles qui s'installent, donc le

960

965

résidentiel, et aussi des fonctions plus liées au développement récréo-touristique et au développement commercial. Et au fait aussi qu'à cause de la proximité du Centre-ville, le Sud-Ouest devient intéressant pour du développement de l'industrie de la nouvelle économie.

Alors, le canal de Lachine, un des secteurs de planification détaillée qui est identifié, c'est pour nous l'épine dorsale de la revitalisation économique du Sud-Ouest. Heureusement, le secteur est désigné secteur de planification détaillée. Cependant, nous croyons qu'il faudrait insister davantage sur l'envergure métropolitaine du canal de Lachine. On reste un peu sous l'impression, et dans les contacts qu'on a à différents niveaux, on nous dit: \*Le canal de Lachine, c'est essentiellement local comme enjeu+. Nous croyons qu'il faut davantage insister sur cette

970

975

envergure métropolitaine, sur le caractère structurant du canal pour Montréal, et sur son potentiel symbolique et stratégique pour la nouvelle ville de Montréal.

Donc, c'est un peu le trait d'union entre l'ancienne ville et la nouvelle ville de Montréal, alors c'est important de poursuivre le développement, mais c'est important aussi de s'assurer qu'il va avoir de l'animation et de la programmation d'activités sur le site.

980

Alors, je me permets de lire ici un petit passage. La réhabilitation et la mise en valeur des grands espaces le long du canal doit se faire en assurant l'intégration aux secteurs environnants pour maximiser l'accès aux berges du canal, favoriser l'accès aux services de proximité pour les nouveaux résidants et s'assurer qu'on ne crée pas là aussi de zones enclavées, parce que la trame de rues ou les voies d'accès sont faites, sont conçues sur un modèle plus de banlieue. Je ne dis pas que c'est ce qui est arrivé encore, mais c'est des choses qui risquent d'arriver sur certains des grands sites à développer le long du canal.

985

On souhaite une deuxième phase d'investissements publics. Et ça, ça interpelle notamment la Ville de Montréal. Il y a une première phase qui est en voie d'être terminée ou

990

terminée, selon les perceptions, où il y a eu plus de 100 M\$ d'investis. On souhaite qu'il y ait un autre montant presque équivalent qui soit investi pour compléter la rénovation aux abords du canal et sur le canal lui-même. On a aussi plusieurs recommandations sur le développement récréo-touristique, s'assurer que ça se fasse en tenant compte non seulement de la possibilité de visiteurs mais aussi pour répondre aux besoins de la population locale.

Dans les grands secteurs à développer, un qui nous interpelle plus particulièrement, c'est le site de la Société canadienne des postes. On croit que dans ce secteur-là, le site des postes est dans le secteur qu'on nomme Griffintown, on parle de favoriser une affectation mixte. Par contre, il y a encore près de 300 entreprises, 5 500 emplois dans ce secteur-là. On craint que le secteur mixte, ça devienne une porte ouverte au résidentiel et que ça se fasse sans tenir compte de cette occupation actuelle d'emplois et d'industries. Donc, il faut être prudent dans la façon dont on va gérer cette vocation mixte pour éviter justement que les entreprises ne se sentent plus bienvenues et qu'il y ait plus de fermeture et de perte d'emplois.

Il y a toute la question du pôle Peel. Le pôle Peel en soi, c'est un pôle où il va y avoir un développement énorme, qui est à proximité du Centre-ville. Par contre, c'est aussi la porte d'entrée du canal de Lachine pour l'arrondissement Sud-Ouest. On n'aimerait pas, on ne souhaiterait pas que le pôle Peel soit perçu comme la fin du Vieux-Port, donc que ça marque bien la transition entre le Vieux-Port et le canal de Lachine. Donc, s'assurer que s'il y a un redéveloppement dans ce secteur, qu'il tienne compte de ce rôle de trait d'union entre les deux.

Et j'ai fait tout à l'heure allusion au peu de résultat concernant la mise en valeur du patrimoine et l'intégration architecturale. Quand on parle de potentiel pour le canal de Lachine, c'est sûr que c'est tout le patrimoine industriel et urbain qui est le potentiel, si on veut, qui est l'élément à mettre en valeur pour les visiteurs. Et depuis une quinzaine d'années, plusieurs éléments significatifs du patrimoine ont été carrément démolis ou remplacés par des bâtiments qui ne sont pas toujours bien intégrés. Alors, là-dessus, on aimerait beaucoup qu'on renforce les exigences au niveau du respect du patrimoine et de la mise en valeur du patrimoine aux abords du canal.

Il y a le secteur du Havre aussi qui est un autre secteur de planification détaillée. Alors, quelques préoccupations à propos du secteur du Havre. Nous, on croit qu'il y a encore des possibilités de développer des vocations industrielles dans les anciennes cours de triage du Canadien National. Et s'il doit y avoir du développement résidentiel dans ce secteur-là, on souhaite que ça se fasse en tenant compte de la mixité sociale; donc, s'assurer qu'il y ait aussi de la place pour toutes les catégories, toutes les personnes de toutes les conditions à Montréal.

On est inquiets par les hypothèses d'implantation d'équipements à haute fréquentation, comme un centre de foires. On comprend qu'à proximité du Centre-ville, ça peut être intéressant, mais on est inquiets des impacts que pourrait avoir un tel équipement sur les populations et sur la possibilité aussi de redévelopper certains de ces espaces-là en tenant compte des besoins des citoyens des quartiers actuels.

1035 Et évidemment, on parle de nouveaux axes de transport. J'entendais tout à l'heure des personnes qui parlaient de boucle autour du quartier du Centre-ville et du secteur du Havre. Donc, s'assurer que si des nouveaux axes de transport sont développés, qu'il y ait des accès possibles pour les personnes du Sud-Ouest.

1040 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous demander de conclure, monsieur.

1045 **M. PIERRE MORISSETTE :**

Alors, évidemment, notre grand souci, vous l'avez compris, c'est le maintien et la création d'emplois. Alors, il y a plus de 15 millions de pieds carrés à redévelopper dans le Sud-Ouest. S'il doit y avoir du redéveloppement de l'emploi sur ces secteurs-là, on aimerait que ça se fasse en tenant compte des besoins des personnes du Sud-Ouest.

1050 Alors, je conclus. Il reste encore beaucoup de défis à relever pour la revitalisation d'un quartier comme le Sud-Ouest, qui est un, comme je le disais tout à l'heure, un des plus vieux quartiers de Montréal.

1055 Alors, l'intégration sociale des anciennes et des nouvelles populations qui résident dans le Sud-Ouest; l'intégration fonctionnelle des anciennes et des nouvelles activités économiques, ça pose plusieurs défis.

1060 S'assurer de la création d'emplois et de l'insertion socioprofessionnelle pour les personnes les plus démunies. Il en reste encore 7 000 adultes sans emploi aptes au travail sur une population de 68 000 personnes dans le Sud-Ouest. C'est beaucoup de monde.

1065 S'assurer que les infrastructures urbaines et le cadre de vie des résidents vont être améliorés. Et je parlais tout à l'heure de l'impact des nuisances des infrastructures de transport. Il y a des voies de chemin de fer qui traversent des quartiers habités où il y a du transport de matières dangereuses; on ose imaginer la catastrophe si, à un moment donné, il y avait un accident sur ces voies-là.

1070 Et évidemment, assurer le développement d'un milieu dynamique, équitable et accueillant.

Alors, nous, on est prêts à collaborer avec les administrations de la ville centre, avec l'administration de l'arrondissement pour atteindre ces objectifs-là.

1075 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur. Votre mémoire est très substantiel et il y a déjà des pistes, à mon avis, que vous voudrez relayer aux différents partenaires au moment où la planification détaillée des secteurs se mettra en marche, autant au niveau des différents endroits dans le Sud-Ouest, le Havre et ainsi de suite.

D'une façon plus précise, et en essayant de faire le lien entre le bilan du plan de 1992 et les tendances ou les courants actuels de développement dans le Sud-Ouest, est-ce qu'il y a des moyens qui, soit à la lumière d'expérience passée ou actuelle, ou à la lumière d'expérience ailleurs, qui vous paraissent plus prometteurs au niveau justement de la préservation de l'équilibre emploi-résidence et autres fonctions, compte tenu également des préoccupations sociales qui sont sous-jacentes?

Parce que vous voulez conserver des emplois ou voir évoluer des emplois selon une transition qui permettrait d'y inclure les citoyens actuels et les futurs citoyens, et non pas des cassures brutales de l'un à l'autre. Donc, est-ce qu'il y a des éléments encore une fois qui, selon votre expérience au RESO, sont plus prometteurs que d'autres dans ce sens-là?

1095 **M. PIERRE MORISSETTE :**

Bien, je ferais deux éléments à votre question. Le premier, c'est au niveau fonctionnel. Sans être un spécialiste en urbanisme, je sais qu'il y a des façons dans l'aménagement urbain d'assurer des zones tampons, s'assurer qu'on ne va pas créer des secteurs, des quartiers résidentiels immédiatement voisins d'activités industrielles comme, par exemple, ça s'est fait sur la rue Notre-Dame à côté de la Robin Hood.

On a créé un nouveau secteur résidentiel de condos directement à côté, l'autre bord de la rue de la Robin Hood. Alors, la Robin Hood, ça fait du bruit, ça fait de la poussière, ça crée des nuisances. Et bien évidemment, les personnes qui rentrent dans leur nouveau condo, puis qui s'aperçoivent qu'ils vont devoir endurer ça, bien, ils ne sont pas contents. Alors, ils font des pressions pour que la Robin Hood ferme.

Alors, ça, je pense qu'en termes d'aménagement comme tel, d'usage, d'affectation, il faut s'assurer que quand on crée des zones de développement résidentiel, et comme je disais tout à l'heure, il y a 15 millions de pieds carrés à développer dans le Sud-Ouest, donc, il y a moyen de faire ça sans pénaliser personne et sans pénaliser le potentiel de développement.

Sur la question plus sociale, si on parle de développement résidentiel, il y a des expériences. Et je sais que la Ville de Montréal actuellement réfléchit à ça, ce qu'on appelle le zonage inclusif. Donc, quand on fait un développement résidentiel privé, il y a une réglementation qui oblige le promoteur à inclure au moins un certain pourcentage de logements sociaux ou abordables, et de faire en sorte qu'on ne peut pas faire de différence entre ce qui est logement social et logement privé. Et, bon, les proportions qu'on entend souvent...

1120 Nous, on a fait une proposition qu'il y ait un zonage inclusif de 25 % dans les projets  
privés pour du logement social et abordable. Alors, ça, c'est un autre moyen concret qui permet  
d'assurer cet équilibre-là entre ancienne population démunie, nouvelle population mieux nantie et,  
ce que je disais tout à l'heure, entre ancienne fonction industrielle et nouvelle fonction  
résidentielle.

1125

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Monsieur Beauchamp.

1130

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Ça va.

1135

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1140

J'aimerais mieux comprendre qu'est-ce qui vous inquiète par la proposition d'un centre de  
foires.

**M. PIERRE MORISSETTE :**

1145

Bien, si on parle d'une hypothèse d'un centre de foires sur le terrain du CN, qui est tout  
juste entre le Centre-ville, le pôle Peel et le quartier Pointe Saint-Charles, on ne parle pas d'un  
centre d'exposition comme le Centre des congrès ou comme la Place Bonaventure. On parle  
d'immenses hangars qui vont générer énormément de va-et-vient, énormément de trafic,  
énormément donc de perturbation dans l'environnement.

1150

On ne dit pas qu'on est contre le centre de foires. On dit, s'il doit y avoir un centre de  
foires, assurons-nous, comme malheureusement ça n'arrive pas tout le temps, qu'on a bien  
évalué les impacts au niveau de la circulation, au niveau de ce que ça peut apporter autant au  
niveau positif, peut-être qu'il y a de la création d'emploi intéressante là-dedans aussi, est-ce que  
c'est le cas, est-ce que ça crée vraiment des emplois, quel genre d'activités ça va susciter dans le  
fond dans un environnement comme Pointe Saint-Charles, et éviter de voir que finalement un  
développement comme ça fasse en sorte que tout ce secteur-là tourne le dos à l'arrondissement  
Sud-Ouest.

1160

On est à l'interface de l'arrondissement Sud-Ouest et du Centre-ville. Alors, je pense que c'est juste des préoccupations minimales de faire en sorte que ça crée une interface plus positive qu'une rupture entre ce qui est le Centre et ce qui est Pointe Saint-Charles.

1165 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Pourquoi vous dites que ce serait une série d'hangars énormes avec beaucoup de circulation? Est-ce que c'est la proposition de la Société du Havre?

1170 **M. PIERRE MORISSETTE :**

1175 Bien, c'est essentiellement ce qu'est un centre de foires. Ce sont de grands espaces intérieurs, où on peut tenir ce qu'ils appellent des expositions, mettons, de tracteurs ou de gros équipements qui ne peuvent pas être exposés dans des endroits dans le Centre-ville, donc qui demandent énormément d'espace.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1180 Vous dites également qu'il ne faudrait pas sonner le glas ferroviaire. Pouvez-vous nous faire la petite histoire du ferroviaire dans le Sud-Ouest et comment vous voyez l'avenir par rapport à ça?

**M. PIERRE MORISSETTE :**

1185 Bon, alors, le Sud-Ouest est évidemment le coeur de toute cette industrie ferroviaire là, avec le site Angus à Rosemont. Pendant plus de 150 ans, il y a eu de l'activité de fabrication dans le Sud-Ouest. Maintenant, la dernière industrie qui était là, sauf Via Rail qui fait de l'entretien, c'était Alstom, puis ils sont partis l'année dernière.

1190 Nous, on dit: il y a l'Agence métropolitaine de transport qui est en plein développement, il y a des réseaux ferroviaires aussi privés qui se développent au Québec. Autrement dit, on pense qu'il y a peut-être encore de la place pour maintenir une activité industrielle ferroviaire dans les ateliers qui sont là à Pointe Saint-Charles. Alors, c'est un peu notre mandat, notre mission d'explorer ces possibilités-là. C'est ce qu'on est en train de faire.

1195  
1200 Mais on a été un petit peu surpris dans les premières propositions de la Société du Havre de l'enlèvement qui disait: \*Bien, les activités industrielles sont désuètes et il faut ramener de l'habitation et du tourisme.+ On ne dit pas non, on ne dit pas que ce n'est pas des choses à explorer, mais ne sonnons pas tout de suite la fin du potentiel d'activités industrielles. Parce que le jour où on va avoir des besoins, puis on va être obligés de se tourner vers l'Ontario, les États-Unis pour y répondre, on va s'apercevoir qu'on a fait une grave erreur en ne maintenant pas ce type d'activité au Québec.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1205

Sur le plan de l'économie sociale et de la santé, il y a plusieurs représentants de la santé qui sont venus faire valoir le fait que dans les quartiers ciblés ou les quartiers sensibles ou les anciens quartiers, il pouvait y avoir des problématiques reliées à la non-disponibilité de marché d'alimentation avec une diversité et une qualité au niveau alimentaire qui soit suffisante. Le Sud-Ouest est un peu particulier à cause de la présence du Marché Atwater, il est donc desservi par un marché public de bonne qualité.

1210

1215

D'après vous, est-ce que ça a vraiment une influence sur la qualité de vie et la santé des populations que d'avoir... comment est-ce que ça change finalement au niveau du Sud-Ouest cette dynamique-là? Est-ce que le Marché Atwater contribue à ça?

**M. PIERRE MORISSETTE :**

1220

C'est sûr que la situation du Marché Atwater s'est beaucoup améliorée. Il y a dix ans, le Marché Atwater, ça avait l'air d'une zone de guerre abandonnée. Tout y était très cher parce qu'il n'y avait presque plus de commerçants, presque plus de marchands. Alors là, le Marché Atwater, à mon point de vue, ça s'est amélioré et il y a plus de diversité, les prix sont un peu plus concurrentiels parce qu'il y a plus de concurrence justement. Il y a des nouvelles épiceries qui ont ouvert dans le Sud-Ouest, puis je pense que ça couvre de mieux en mieux les besoins.

1225

On se souvient un peu de l'image des personnes à l'aide sociale qui mettent sur leur compte leurs achats au dépanneur, puis quand leur chèque arrive, ils vont payer le compte, puis ils recommencent un cercle un peu vicieux, puis ça leur coûte cher. Alors, ça, il y a eu de l'amélioration.

1230

Par contre, dans la partie est du Sud-Ouest, à l'interface du Centre-ville, donc la Petite-Bourgogne, Griffintown, près des îlots Saint-Martin où il y a encore beaucoup de grosses familles assistées sociales, plutôt immigrantes maintenant que québécoises d'origine, il y a très peu encore d'accès à des commerces d'alimentation.

1235

Alors s'il reste un secteur, disons, à améliorer, c'est peut-être tout autour de ce qu'on appelle Griffintown. Mais disons que les choses sont quand même un petit mieux qu'elles étaient à ce niveau-là.

1240

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Morissette.

J'appelle maintenant monsieur Ghislain Lapointe. Bonjour, monsieur Lapointe.

1245

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

Bonjour!

1250 **LE PRÉSIDENT :**

Vous vous êtes inscrit comme citoyen qui voulait se faire entendre sur certains aspects particuliers qui vous préoccupent dans votre quartier. Alors, vous avez envoyé un document assez substantiel, je vais vous demander de résumer l'essentiel de votre intervention pour qu'on puisse vous poser des questions.

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1260 J'habite sur une petite rue, la rue Franchère, au nord de l'avenue du Mont-Royal. Le mémoire que j'ai présenté, je l'ai fait à titre personnel. Je pourrais même dire égoïstement personnel, mais le problème que je décris est suffisamment grave pour que je m'autorise à le faire.

1265 Tout près de notre résidence, ma femme et moi, les voisins aussi parce que les voisins m'appuient dans ce que je fais, donc à peu près à 15 mètres, 20 mètres ou 30 mètres, il y a deux sources de bruit, la plupart du temps simultanées, mais ce sont deux choses distinctes.

1270 Il y a d'abord un dépôt de la STM. Puis je sais que le moment est peut-être mal venu de parler du transport en commun, puisque hier vous receviez le Conseil régional du développement. Mais d'après mon expérience, je vais en parler rapidement, il y a un côté sombre au transport en commun, c'est celui-là que je vais décrire.

1275 Et puis la deuxième source de bruit, c'est une usine de transformation de viande, que je crois ne pas avoir droit de nommer, n'est-ce pas? Est-ce que je peux le nommer?

**LE PRÉSIDENT :**

Ah! oui, vous avez le droit.

1280 **M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1285 Alors, la salaison Lauzon. Alors, nous sommes exposés, comme je vous disais, à des sources de bruit extrêmement intenses douze mois par année, jour et nuit, avec des variations comme, par exemple, pour les autobus, principalement avant et après les heures de pointe. Et puis pour ce qui est de la salaison Lauzon, bien, c'est à toute heure du jour. La nuit, ça commence vers 3 h du matin.

Les deux sources, pour ce qui est de ma résidence, sont à égale distance, c'est-à-dire à peu près à 25 mètres, disons. Je vais préciser tout de suite qu'il n'y a aucune sorte de... aucune

1290 ombre de zone tampon. J'ai des photos que je pourrai peut-être... que j'ai pensé vous distribuer. J'ai mesuré hier la distance entre la limite du terrain de la salaison Lauzon et la première rue, ce qui est la dernière rue de ma rue, et puis c'est 24 pieds. Et moi, ma maison, c'est la troisième maison.

1295 Le bruit des autobus, c'est principalement lorsqu'ils doivent contourner la rue Fullum, tourner à l'extrémité au nord sur la rue Guilford et revenir sur la rue Franchère, et tourner dans la cour, où ils doivent d'abord... avant de pénétrer sur le terrain, ils doivent effectuer deux arrêts. Le premier arrêt, c'est une guérite de perception des recettes. Et puis 15 pieds plus loin, il y a un deuxième arrêt obligatoire, c'est la guérite du répartiteur pour dire: \*comment ça s'est passé la  
1300 journée+ ou je ne sais pas quoi: \*tu mets ton autobus ici, tu l'envoies à telle porte+. Et puis c'est principalement à ce moment-là qu'il y a le plus de bruit à cause des reprises, des changements de vitesse.

1305 Puis il y a aussi... ça, je comprends, c'est une nécessité fonctionnelle pour un autobus d'arrêter et de repartir. Mais il y a aussi ce qu'on appelle les rinçages de moteur pour des raisons inexplicables. Parce que j'ai posé des questions déjà à des représentants de la STM: \*Pourquoi est-ce que les chauffeurs le font+ et puis il n'y a aucune raison technique, mais c'est ce qui se produit tout le temps.

1310 Puis ensuite de ça, il y a le fonctionnement hivernal. Parce que ces autobus qui coûtent 600 000 \$ l'unité ne partiraient pas si on ne les faisait pas fonctionner pendant toute la nuit lorsqu'il fait, mettons, moins 10E, je pense. Alors, ça, c'est de la pollution qu'on a directement à nos narines dès qu'on ouvre la porte.

1315 Et puis l'été, le problème se présente un peu différemment, parce que c'est principalement toujours les autobus, mais aussi du côté de la salaison Lauzon, les besoins en réfrigération sont plus grands parce qu'il fait plus chaud. C'est toujours aussi le moment où on croirait que ce serait agréable d'être dehors et puis ce qu'on ne peut pas faire, parce qu'il faut vivre en vase clos, les portes et fenêtres fermées à double tour.

1320 Bon, mon voisin immédiat a été obligé de changer sa fenêtre l'année passée pour une fenêtre triple. Et puis là, bon, c'est des frais, 2 000 \$. Selon qu'on habite ou qu'on couche à l'avant, du côté de la rue Franchère ou du côté de la ruelle, c'est comme aller Charybde en Scylla, dans le sens que si on dort ou on veut dormir à l'arrière, bon, à ce moment-là, on a le  
1325 bruit d'une salaison. Le bruit de la salaison, bien, c'est des camions réfrigérés.

1330 Alors, là, il y a un problème de réglementation, que j'essaie d'explorer. Je vais cependant dire que j'ai beaucoup de difficulté, mes voisins et moi, parce que ça fait des années que ça dure, nous avons beaucoup de difficulté à obtenir la collaboration de la Ville. Depuis deux semaines, par exemple, j'ai tenté d'obtenir tous les règlements afférents aux camions réfrigérés à une usine comme Lauzon et aucune réponse. Même si je laisse mon message, il n'y a rien qui se passe.

1335 Le problème est connu des autorités, des représentants depuis de très nombreuses années. Il y a déjà eu un comité de citoyens, je pense, du côté de la rue Chapleau. Et puis du côté de la rue Franchère, le problème est double, comme je viens de dire, parce qu'il y a deux sources de bruit.

1340 Du côté de la salaison Lauzon, le problème est double aussi, si je peux dire, parce qu'il y a les entrants et les extrants; les entrants, c'est-à-dire les carcasses d'animaux qui viennent de partout, des États-Unis, beaucoup d'Alberta et de l'Ontario. Ça, c'est pour le boeuf. Je pense que le porc arrive par une autre porte. Ces gros camions réfrigérés là ne peuvent pas avoir accès à la salaison par la rue ni Chapleau ni d'Iberville parce qu'ils sont trop gros. Donc, ils viennent par la rue Franchère.

1345 Souvent, ils viennent stationner à peu près à 20 pieds, 25 pieds de ma maison. Et puis pendant très longtemps, je me battais, c'est-à-dire c'est une façon de parler, j'allais rencontrer ou bien les chauffeurs d'autobus qui rinçaient leur moteur ou bien les camionneurs qui laissent fonctionner leur moteur pour alimenter les gros compresseurs. Bon, bien, j'allais les engueuler, mais c'est très fatigant de faire ça. Puis maintenant, je n'ai plus envie de jouer à la police, parce que la police est aussi au courant.

1355 Mais là, du côté de la police, il y a une collaboration restreinte. Si je porte plainte parce qu'un camion fait du bruit... je commence à avoir l'habitude de les caractériser en termes de décibels. Par exemple, un gros camion qui ferait du bruit, c'est certainement 65, 70 décibels, bon. Puis un autobus dont le moteur qu'on emballe, ça fait peut-être 85 décibels, je ne sais pas quoi. Mais ça, c'est tout près de chez nous.

**LE PRÉSIDENT :**

1360 Je peux vous demander, monsieur Lapointe, d'en arriver à ce que vous recommandez dans le cadre du Plan d'urbanisme.

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1365 Alors, comme il n'y a pas moyen de... il n'y a aucune façon de... la mixité est impossible. C'est une zone résidentielle. Et puis comme je l'ai dit tout à l'heure, à 24 pieds, c'est une usine. Ce n'est pas un atelier de cabanes d'oiseaux. Il y a du bruit et puis il y a de la pollution.

1370 Alors, nous demandons deux changements au plan de zonage. Au moins l'un des deux est prévu depuis 1992, c'est le grand terrain de la STM, puis de même aussi que celui du garage Ford qui est de l'autre côté. C'est prévu ça, en 92, que ça devienne, que ça soit zoné résidentiel. Même, on donne des détails, quelle sorte de maison, quelle sorte de type de location ou de... appelons ça logements sociaux, espaces verts, terrains de stationnement. Pour ce qui est de la salaison Lauzon, il n'y a rien de prévu.

1375

1380 Donc, moi, je reprends les propositions qui datent de 92 pour que ce soit zoné résidentiel et qu'on donne suite à ce projet-là, puis qu'en attendant, d'une façon transitoire, on prenne les mesures pour atténuer le bruit en construisant un mur du côté de la rue Franchère. Parce que la chose est tout à fait possible, mais la STM s'y refuse pour des raisons qui lui sont propres.

1385 J'ai posé la question déjà à des dirigeants. Parce qu'il y a aussi la rumeur qui veut que ça ferme, ça ne ferme pas, ça ferme, ça ne ferme pas. Du côté du bureau de l'ombudsman, on me dit: \*Ne vous en faites pas, nous avons une bonne nouvelle à vous apprendre, ça va fermer plus tôt que vous pensez.+ Alors, la nouvelle que j'ai reçue il y a deux semaines, c'est exactement le contraire, c'est que ça va être ouvert au moins jusqu'en 2008. Puis après ça, en 2008, ça va probablement continuer parce qu'il va y avoir un nouveau plan d'affaires. Puis ensuite de ça, comme le mégahôpital ne sera pas construit à l'emplacement désigné, alors on peut s'attendre à ce que ça dure très longtemps là.

1390 Pour ce qui est de la salaison Lauzon, comme il n'y a pas de zone tampon, comme c'est une nuisance évidente, patente, comme d'autre part le texte du Plan d'urbanisme d'avril 2004 prévoit qu'il y a possibilité de déménager des entreprises lorsque les nuisances seront trop importantes, il y a possibilité donc de les déménager dans des endroits plus appropriés, c'est-à-dire dans des zones purement industrielles. Parce qu'ici, dans le cas de la salaison Lauzon, comme dans le cas de la STM, c'est vraiment de la promiscuité. Ce n'est pas de la mixité. C'est une question de santé physique et psychologique. Voilà.

1400 **LE PRÉSIDENT :**

1405 Très bien, monsieur Lapointe. Écoutez, vous êtes conscient que la réglementation de zonage relève des arrondissements, doit évidemment être conforme au Plan d'urbanisme, mais que le projet de Plan d'urbanisme est extrêmement large et permet différents usages. Et que ce soit une zone résidentielle ou mixte, les activités ou les fonctions, les usages qui sont déjà en place bénéficient de ce qu'on appelle des droits acquis.

1410 Est-ce que vous avez fait des représentations auprès de votre arrondissement pour éventuellement obtenir soit des modifications au zonage qui feraient que, une fois qu'un usage comme celui-là a l'intention de s'en aller, il ne puisse pas être remplacé par un autre aussi nuisible?

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1415 Mes contacts avec les personnes dont vous parlez, c'est surtout pour demander que le règlement soit appliqué. Pour demander aussi, comme la solution que j'ai proposée pour le mur, un mur antibruit pour ce qui est de la STM entre les deux garages, parce qu'il y a deux garages – il y en a même trois, puis il y en a un plus du côté de l'avenue du Mont-Royal – entre les deux garages existants du côté de la rue Franchère.

1420 Je me suis rendu compte que ou bien on faisait la sourde oreille ou bien peut-être que le problème n'est pas important. C'est sûr que c'est moins important peut-être que Dorval pour une question de bruit comme ça, ou peut-être aussi que le bruit tout simplement, c'est un phénomène. Peut-être que les décideurs, je ne sais pas, je ne peux pas me mettre à leur place, mais c'est l'impression que j'en retire.

1425 Alors, je vais répondre à votre question en disant que c'est la première fois que je vais aussi loin. Je veux dire, aussi loin, je veux dire que je demande un changement de zonage. Parce que je me rends compte que toute tentative de régler le problème, ce serait comme...

1430 Par exemple, si on demande aux chauffeurs d'autobus de faire moins de bruit, de pas rincer leur moteur, ils vont peut-être cesser de le faire pendant trois jours. Puis ensuite de ça, le naturel va revenir au galop. Tout simplement, c'est qu'il y a une impossibilité fonctionnelle de permettre ce qu'on appelle une mixité du côté de la STM, puis du côté de la salaison Lauzon, même s'ils disaient: \*On va faire notre effort.+

1435 On nous a parlé souvent de la concertation...

**LE PRÉSIDENT :**

1440 Monsieur, je vous ramène peut-être au sens de la chose. C'est que vous êtes conscient qu'il est fort possible que vous ayez à vivre avec ces usages-là pendant un grand nombre d'années, dans la mesure où personne ne peut forcer ni la salaison ni la STM à déménager.

1445 Et là, on en revient au règlement. Ce que j'ai le goût de vous demander, puisqu'à partir de la situation que vous décrivez, vous n'êtes sans doute pas le seul citoyen ou le seul groupe de citoyens qui est confronté à une telle situation, et si vos efforts individuels jusqu'à maintenant pour obtenir des corrections n'ont pas porté fruit, peut-être que si vous ne l'avez pas déjà fait, que vous pouvez explorer comment dans d'autres quartiers présentant les mêmes problématiques, certains citoyens ont pu obtenir des remèdes à des situations comparables.

1450 **M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1455 Lorsque dans des cas de bruit comparable... d'abord, dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal, il y en a au moins deux exemples. Il y a le magasin Provigo. Bien, ça, c'est surtout pour la livraison de produits congelés. Il y a aussi une deuxième salaison, qui s'appelle... j'ignore le nom... pas Providence, mais bon, en tout cas, qui va y être établie bientôt, on a donné la permission. Bien, les gens déjà commencent à se plaindre. Alors, je ne sais pas qu'est-ce qui va arriver.

1460 **LE PRÉSIDENT :**

Moi, ce que je vous demande, c'est est-ce que vous avez parlé à d'autres citoyens ou à d'autres comités de citoyens qui auraient pu se pencher sur ces problématiques-là?

1465 **M. GHISLAIN LAPOINTE :**

Oui. J'ai contacté le requéreur dans le cas d'Outremont...

1470 **LE PRÉSIDENT :**

La cour de triage?

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1475 ... la cour de triage d'Outremont il y a deux-trois semaines, après qu'ils aient été déboutés. Puis bon, j'ai pris mes renseignements. J'ai aussi contacté, bien, là, c'est quelque chose accessoire, mais aussi leur Décibel Consultants.

**LE PRÉSIDENT :**

1480

D'accord.

Monsieur Beauchamp, avez-vous des questions?

1485 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

1490

Madame Chauvin, une question?

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1495

Vous dites qu'il y a déjà eu un comité de citoyens sur la rue Chapleau.

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

Oui.

1500

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

C'était avant le Plan d'urbanisme de 92?

1505 **M. GHISLAIN LAPOINTE :**

Je pense que oui. Il y a un vieux monsieur qui a peut-être 75 ans, il y avait un groupe informel, il y avait plusieurs personnes. Mais souvent, les gens finissent par s'habituer. C'est malheureux, parce que c'est une question de principe aussi. Mais moi, parce que j'ai contacté beaucoup de... j'ai parlé beaucoup à plusieurs voisins, il y en a qui veulent se battre comme on dit, mais il y en a d'autres qui disent: \*Bon, bien, il n'y a rien qui va se passer, il n'y a rien à faire.+ Bien, c'est sûr que c'est très difficile. Je ne me fais d'illusion non plus, mais...

1515 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous dites qu'à l'oreille, vous êtes capable d'identifier le nombre de décibels. Je vous trouve pas mal bon. Ce n'est pas évident, ça.

1520 **M. GHISLAIN LAPOINTE :**

Non, mais...

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1525 Est-ce que des représentants municipaux sont venus faire des mesures?

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1530 Oui, à plusieurs reprises. Moi, j'ai essayé d'avoir les résultats, parce que je pense que j'ai le droit de le faire, on m'a répondu une fois, à l'automne passé, que ce n'était pas concluant. Bien, je me demande: concluant pour qui, pour quoi? Alors, je ne sais pas. Je veux demander les résultats.

1535 Je sais à quoi... bon, dans une chambre à coucher, la nuit, la fenêtre à demi-ouverte, ce n'est pas censé dépasser 38 décibels. 38 décibels, c'est à peu près comme un gros frigo, un frigo qui ferait un peu de bruit. C'est à peu près ça. Bon, bien, ce n'est pas ça que nous... ce n'est pas l'expérience que nous avons fournie.

1540 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Avez-vous participé aux consultations sur le chapitre d'arrondissement?

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1545 Oui. À l'automne passé, oui. Nous avons soulevé la question, bon, bien, mais à travers 50 suggestions différentes qui concernaient le développement, je ne sais pas, économique, social, bon, ça s'est perdu. Ma femme et moi, nous l'avons soulevé. Puis nous sommes allés

1550 aussi à des réunions d'arrondissement, nous en avons parlé. Mais tout ça, c'est noyé par... bon, nous avons demandé des clôtures pour les chiens, ainsi de suite.

Alors, c'est un des nombreux problèmes que la Ville a à résoudre. Pour nous, d'une façon égoïstement personnel, c'est invivable.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1555 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1560 Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1565 Pouvez-vous me dire si les entreprises dont vous parlez étaient là avant que les maisons soient construites ou après.

**M. GHISLAIN LAPOINTE :**

1570 Bon, la salaison Lauzon remonte, d'après mes sources, à 1913. Notre maison, je n'étais pas là à l'époque, mais elle remonte à 1895. Donc, elle avait au moins 18 ans. Elle a été construite 18 ans avant. Mais de toute façon, Lauzon, c'est les premières installations, ce n'est pas celles que l'on voit maintenant.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1575 Bien sûr, il y a eu un développement ultérieur. Les questions de bruit dans les villes, c'est extraordinairement compliqué. Et parfois, on a des recours auprès du ministère de l'Environnement qui peut exercer des choses. Dans le cas de Montréal, non, je pense bien que toute la responsabilité est à la Ville de Montréal.

1580 Comme dit monsieur le président, je pense que les démarches que vous devez faire doivent consister, si vous voulez avancer dans la question, à vous faire un comité de citoyens d'une part et avoir des données objectives et irréfutables d'autre part. Ça me semble être deux étapes fondamentales.

1585 **M. GHISLAIN LAPOINTE :**

Encore faudrait-il qu'on me fournisse les renseignements que j'ai demandés.

1590 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Oui. Mais...

1595 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous vous y mettez à plusieurs, c'est peut-être plus facile à obtenir.

1600 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Je vais vous dire, j'ai vu des tas de situations semblables à la vôtre où, sur un continuum d'un certain temps, les gens ont obtenu des choses.

1605 **M. GHISLAIN LAPOINTE :**

D'après mes renseignements, ça fait au moins 20 ans que les gens essaient de changer quelque chose. Puis il y a eu des petites améliorations, apparemment. Comme maintenant, on a bloqué la rue Franchère à la circulation des autobus dans la partie sud. Alors, ça, c'est une amélioration pour les gens qui demeurent plus près de la rue Mont-Royal. Mais pour nous, la situation est absolument inchangée.

1610 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci beaucoup, monsieur Lapointe.

1615 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

1620 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'invite maintenant monsieur René Ménard de la Corporation de développement communautaire de Rivière-des-Prairies. Bonjour, monsieur Ménard!

1625 Donc, monsieur Ménard, vous avez fait parvenir un document substantiel, voire volumineux, à la commission. Fort heureusement, vous l'avez accompagné d'un résumé, d'un document synthèse. Ce que je vais vous demander ce matin, c'est de nous présenter l'essentiel du document synthèse, maximum 10 minutes, pour qu'on puisse vous poser des questions. On vous écoute.

1630 **M. RENÉ MÉNARD :**

Bon, premièrement, peut-être que vous pouvez m'excuser, c'était la première fois que je présentais un mémoire et je souhaitais présenter le portrait de quartier dans son ensemble vu que c'est le premier portrait de quartier concerté pour Rivière-des-Prairies.

1635

Nous sommes un quartier en devenir et nous avons encore sur l'île de Montréal la possibilité de développement assez considérable. Et nous tentons de faire un mariage entre l'entreprise privée et \*industrielle+, au niveau aussi des raffineries, et les résidants.

1640

Donc, l'ensemble du portrait de quartier se devait, à mon avis et à notre avis, puisque je ne suis pas qu'un individu, je représente 33 organismes communautaires à Rivière-des-Prairies et en économie sociale qui souhaitaient ce portrait-là, pour la première fois, concerté. Donc, voilà.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1645

Et on peut se dire que le portrait va servir à d'autres fonctions, certainement.

**M. RENÉ MÉNARD :**

1650

Nous le souhaitons. Nous le souhaitons grandement.

1655

Pour vous présenter un peu la démarche du portrait de quartier qui, je pense, est essentielle, nous avons consulté les gens. Parce que normalement dans un portrait de quartier, c'est une firme de consultants et la consultation vient par la suite ou vient antérieurement, puis après ça on fait un portrait de quartier. On l'a fait en même temps, nous, pour s'assurer d'aller chercher l'ensemble des informations.

1660

On n'a pas toujours eu la participation de chacun des secteurs. Je dois dire, notamment du côté de l'urbanisme au niveau de l'arrondissement, ce fut déficient de ce côté-là. Donc, d'où l'essence à l'intérieur du portrait.

1665

Il y a eu un sondage téléphonique qui a été effectué auprès de 302 ménages dans le cadre de cette consultation. Il y a eu des groupes de discussion qui ont aussi été tenus. Il y a eu des discussions par rapport aux experts, tant locales qu'à l'extérieur du quartier, pour amener leur expertise puisqu'ils avaient à transiger avec l'information et à nous faire part de leur expertise.

1670

Il y a aussi eu des jeunes qui ont été consultés. Parce que 33 % de la population à Rivière-des-Prairies est en deçà de 25 ans, dont 20 % en deçà de 20 ans. C'est beaucoup de monde pour des jeunes. Nous sommes le plus grand quartier de l'île de Montréal à avoir un taux de population aussi jeune. Donc, il faut s'en occuper. Sauf qu'on se développe trop vite pour les infrastructures que nous avons actuellement et la capacité de développement de la Ville de Montréal.

1675 Je pense qu'on ne devrait pas juste se fier sur la Ville de Montréal, je pense qu'il devrait y avoir des partenariats qui s'instaurent pour justement maximiser le développement local. Ça, c'est mon point de vue personnel.

1680 Donc, je vous parlais d'un accroissement de la population, selon les statistiques de 2001, qui est à 4.1 %. C'est quand même considérable. On est situé sur un quartier qui est fait sur le long de la Rivière-des-Prairies, 13 kilomètres de long. Nous avons principalement une problématique au niveau du transport en commun; donc, ça, c'est une préoccupation majeure pour le quartier. Si on n'a pas de véhicule à Rivière-des-Prairies, on est cloisonnés avec le transport en commun. Et c'est vraiment déficient de ce côté-là.

1685 Rivière-des-Prairies est un quartier de propriétaires à 66 %. Donc, le logement n'est pas aussi développé. On manque aussi de logement, de logement social je dois dire.

1690 Malgré le fort taux de population jeune, on constate qu'il y a peu de criminalité sur le territoire, ce qui est un plus pour nous. Parce qu'il y a des services qui ont été instaurés, notamment Intervention de soirée, un projet qui doit être maintenu. Alors, je disais que le programme Intervention de soirée est un élément qui favorise ou, en tout cas, qui aide à maintenir le faible taux de criminalité, ainsi que le projet Graffitis de la Ville de Montréal, heureux partenaire. Donc, ces deux programmes-là ont favorisé cette situation-là.

1695 Nous sommes un quartier pluriethnique, comme je le mentionnais dans ma lettre d'introduction. Nous avons trois groupes principaux. En fait, un quatrième s'est rajouté depuis quatre ans, les Français d'origine française, qui ont surpassé les Haïtiens au nombre de 13.4 % de la population. On a aussi les Canadiens à 33 % Canadiens, Québécois, appelons ça comme on veut, de race blanche, nés ici. Et on a aussi les Italiens à 39.1 %, qui sont les plus élevés. 1700 Donc, le plus haut taux, ce sont les Italiens.

1705 Italiens, Haïtiens, Québécois, la mixité n'est pas aussi évidente que de mettre trois personnes dans un même lieu pour dire: \*On va fonctionner.+ Les cultures sont différentes. Il faut aussi composer dans cet esprit-là, ce qui rend aussi le développement peut-être plus lent ou plus problématique à certains égards.

1710 Bon, les Italiens veulent leur centre communautaire, les Québécois voudraient un centre pour... mais les jeunes, eux, ce qu'ils veulent, c'est un lieu pour tout le monde. Donc, on commence à voir un changement chez la deuxième génération de personnes ou des immigrants ou d'origine autre qui sont nés ici au Québec. Donc, on commence déjà à mieux s'intégrer. Mais c'est encore en devenir.

1715 Une chose qu'il faut aussi prendre en considération, quand on veut faire du développement, il faut informer les gens. Et quand on a 62 % de la population qui n'a pas de diplôme après étude, qui ont peu de scolarité comparativement à l'ensemble de l'île de Montréal qui est à 40 %, la façon d'informer au niveau papier est très difficile. En plus, quand on a 97 % de la population qui fonctionne langue unique, donc les Italiens fonctionnent en italien, les Haïtiens

1720 fonctionnent probablement en créole et les Québécois fonctionnent en français, ceux qui sont anglophones fonctionnent en anglais, donc ça devient très difficile d'informer les gens sur ce qui se passe et pour la consultation.

1725 La preuve en est claire. En tout cas, ou on se désintéresse de la consultation publique ou... mais il n'y avait pas grand-monde dans les deux cas, tant au niveau de l'arrondissement, ce qui s'est fait la semaine dernière après le dépôt des mémoires, coïncidence ou non, et celle qui a eu lieu à Montréal-Nord, dont je vous ai rencontrés la première fois.

1730 Il n'y avait pas grand-monde pour six arrondissements consultés. Je me questionne. Ça, c'est personnel encore une fois, ce n'est pas l'ensemble des organismes qui appuie ce commentaire-là.

1735 Alors, je pense que ça fait, en gros, le tour de la question.

**LE PRÉSIDENT :**

1740 Ce sur quoi on aimerait vous entendre, monsieur Ménard, c'est, à partir de ce portrait de la situation que vous avez présenté, quels sont vos commentaires et vos recommandations relatives au projet de Plan d'urbanisme.

**M. RENÉ MÉNARD :**

1745 Trois enjeux que je considère. Le premier est au niveau du transport en commun. Et ce n'est pas par ordre de priorité, mais par ordre de trois problématiques que nous avons identifiées.

1750 On parle de transport en commun. Nous sommes un arrondissement avec Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles, là on doit exclure Montréal-Est. Mais la desserte nord-sud est totalement déficiente. Est-Ouest, il y a de l'amélioration qui est prévue pour janvier 2005, je le sais pour avoir participé aux consultations, sauf que ce n'est pas une problématique. C'est sûr que l'amélioration va faire en sorte que ça va être mieux. Mais nord-sud, on ne peut pas fonctionner dans le quartier nord-sud, c'est aberrant, d'une part.

1755 D'autre part, on se soucie de l'environnement et de la mixité qu'on peut avoir entre l'industrie et les quartiers résidentiels. On est un quartier de banlieusards, où est-ce que les gens travaillent à Rivière-des-Prairies, couchent à l'extérieur. Et les gens qui y couchent travaillent à l'extérieur. Est-ce que je viens de dire la même affaire? Non, c'est l'inverse. Donc, c'est très difficile de développer un sentiment d'appartenance, en plus des trois cultures.

1760 Donc, c'est important de tenir compte de la diversité culturelle dans le développement des infrastructures et de prendre en considération la population actuelle, qui est très jeune et qui est en devenir. Donc, si on offre des services pour ces jeunes-là, parce qu'il n'y en a pas puis ils sont vraiment déficients, des services adaptés aux besoins de la population. C'est aussi simple que

ça. Et de tenir compte de l'ensemble des recommandations, des défis, des constats et des enjeux qui sont mentionnés à l'intérieur du portrait de quartier serait de bonne augure.

1765 Parce qu'on a en même temps consulté l'ensemble des partenaires, l'ensemble au complet. On n'a pas oublié personne. À savoir s'ils se tous présentés, ça, c'est une autre paire de manches. Là, on a fait notre gros travail par rapport à ça. Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

1770 Je m'excuse, j'ai peut-être manqué quelque chose. Vous avez parlé de transport en commun, environnement, et le troisième c'était la mixité. Ou si environnement et mixité qui était le même?

**M. RENÉ MÉNARD :**

1775 Mixité au niveau des cultures et aussi de desservir les jeunes, la population jeune qui est de 33 %. C'est le plus gros créneau sur l'île de Montréal et dans l'arrondissement, le plus fort pourcentage de jeunes que nous avons. Et il faut s'en occuper, parce qu'on parle beaucoup qu'on les retrouve dans les parcs et dans les lieux publics, puis qu'ils n'ont rien à faire. Les jeunes n'ont pas d'endroit pour aller.

1780 Je vais vous donner juste un exemple, pour comparer, parce que souvent on compare. Vous avez dit tantôt d'aller voir dans d'autres quartiers qu'est-ce qui se fait. J'ai fait le tour. Et on voit à Laval, il y a une récréathèque qui fonctionne bien. Il y a des beaux taux de participation. J'y suis allé, c'est intéressant. À Rivière-des-Prairies, on a beaucoup plus de jeunes qu'eux, puis il n'y a rien de tel. Il y a peut-être un mariage qui peut se faire.

1790 On parlait de l'industrie tantôt, je vous disais de tenir compte de l'industrie. Et on a Lomex, pour ne pas la nommer, qui traite des carcasses de viande et la senteur dérange énormément. On avait un comité de citoyens qui avait été formé, mais malheureusement les gens se sont essouffés. Et je sens qu'on va réanimer, réactiver ce dossier-là avec mon nouveau conseil d'administration qui vient d'être nommé. On va s'en soucier.

1795 Sauf qu'effectivement, ça va prendre un comité de citoyens, ça va prendre des groupes qui vont faire des pressions. Mais ce sont des pressions qui sont très, très vieilles et qui se sont perdues dans le temps en disant: \*Ça ne sert plus à rien. C'est un cheval blanc. On arrive à rien.+ Si la Ville, en plus, fait des efforts de ce côté-là pour donner un coup de main, se soucie de cet environnement-là, va peut-être favoriser encore plus un sentiment d'appartenance et de développer quelque chose constructif.

1800

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Monsieur Beauchamp.

1805

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Quand on était allés chez vous, il y avait des enjeux très concrets que les gens soulevaient. Le boulevard Forget, par exemple... non, ce n'est plus dans votre quartier, mais l'autoroute 25...

1810

**M. RENÉ MÉNARD :**

Ce n'est pas très loin.

1815

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Ça touche à Montréal-Nord et presque chez vous, donc, il y a un impact chez vous. Et qui faisait partie donc des planifications prévues au niveau de certaines choses de la Ville. Est-ce que vous avez un commentaire sur...

1820

**M. RENÉ MÉNARD :**

La population est divisée à ce niveau-là, selon ce qu'on en connaît. On a la moitié qui pourrait dire: \*Oui, ça favoriserait le développement au niveau du quartier+ puis il y a l'autre moitié qui dit: \*Effectivement, ça amènerait du bruit, ça amènerait des problématiques au niveau de l'environnement.+ Donc, c'est sûr qu'il y a des pour et il y a des contres.

1825

La seule chose que je pourrais faire en ce moment, c'est de donner mon point de vue, parce que je n'ai pas consulté l'ensemble de mes partenaires à ce sujet-là précis. Nous venons de livrer le portrait de quartier. Il n'est présentement pas encore disponible à l'ensemble des partenaires, vous avez été les premiers à le recevoir. Et on s'est dépêchés pour le faire pour justement que ça soit public, mais public général, non pas juste un comité qui... exemple, l'arrondissement qui acquiert le document puis que ça finisse par dormir sur une tablette. On ne voulait pas ça.

1830

1835

Donc, après ça, le document va cheminer à l'ensemble des partenaires. On a beaucoup de partenaires financiers qui se sont joints à nous, on est environ 60. Donc, les gens le voulaient et avaient le souci de leur milieu.

1840

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Dans l'hypothèse où vous avez dit en entrée de jeu: \*Voici un territoire qui a beaucoup d'espace pour du développement et de la construction+, est-ce qu'on peut s'attendre à des développements résidentiels importants? Et dans ce cas-là, est-ce que les structures d'intégration ou la problématique, vous êtes capable de le prendre ou si vous risquez d'arriver devant un état de fait où il n'y a pas eu d'intégration à priori?

1845

**M. RENÉ MÉNARD :**

1850

Ce que j'avais mentionné lors de la première consultation où je suis venu vous rencontrer, c'est qu'effectivement on a aussi des terrains qui sont à décontaminer.

1855

Est-ce que, pour la Ville de Montréal, est-ce qu'il ne serait pas intéressant d'inclure tous les services qui peuvent être mis ensemble, mis en place, notamment le développement durable. Et je vous en avais fait une définition la dernière fois, tout le développement durable qui pourrait se faire, être mis en place avant même la décontamination de ces terrains-là pour permettre le développement résidentiel.

1860

Donc, c'était une préoccupation qu'on avait au niveau de l'ensemble du développement du Plan d'urbanisme puisqu'on le fait pour dix ans, un minimum, en tout cas on souhaite là. Donc, on souhaite avoir les éléments en place pour favoriser ce développement-là justement.

1865

Donc, si ça ne répond pas à votre question, ça vous donne quand même des pistes pour vous dire de quelle façon on pourrait amorcer...

1870

Exemple, si on planifie à l'avance le transport collectif sur un terrain en devenir, qui va devenir zone qu'on va pouvoir décontaminer, puis qu'on planifie déjà, au niveau de l'urbanisme, tous les services qui seront mis en place dans ce secteur-là, ça risque de favoriser un déplacement de gens. Ils vont dire: \*Regarde, ça, c'est intéressant. Ça va me permettre de me rendre d'un point A à un point B à un temps X.+ On le planifie, c'est déjà fait; donc, les gens savent à quoi s'attendre.

**LE PRÉSIDENT :**

1875

Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1880

Il y avait un intervenant de la Table du Centre-ville ce matin, puis il disait que dans le Centre-ville ici, il y a beaucoup de mobilité. Je pense qu'il disait 76 000 citoyens qui habitent ici, mais le taux de résidence moyen, c'est cinq ans.

1885

À Rivière-des-Prairies, puisque c'est quand même assez de propriétaires, vous avez donné une proportion tout près de 70 %, est-ce que les familles restent longtemps à Rivière-des-Prairies ou ça change beaucoup?

**M. RENÉ MÉNARD :**

1890 Je suis heureux que vous posiez la question. À Rivière-des-Prairies, quand les gens déménagent, ils déménagent dans le quartier. Pour ceux qui déménagent, c'est 78 % des gens qui déménagent à l'intérieur même du quartier. On y reste. Mais on change d'emplacement pour se donner peut-être des services de proximité. On ne connaît pas toutes les raisons par rapport à ça, il n'y a pas eu d'étude de faite, mais ce qu'on sait, ceux qui déménagent déménagent dans le quartier, majoritairement.

1895 Donc, on aime quand même rester à la pointe de l'île. Pour nous, c'est important. Mais les raisons, on ne les a pas en ce moment.

1900 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous dites qu'il y a un gros potentiel de développement à Rivière-des-Prairies. Est-ce que vous êtes en mesure d'évaluer la... parce que vous avez nommé des nuisances par rapport à la proximité d'industries. Votre potentiel de développement, est-ce que vous êtes en mesure d'évaluer s'il va devoir avoir des mesures spéciales qui soient prévues pour éviter les nuisances aux interfaces avec l'industriel ou le potentiel de développement est loin des sources de nuisance?

**M. RENÉ MÉNARD :**

1910 Ce qu'on tente, on tente de développer le côté de la rivière, puis on veut mettre la rivière en valeur aussi. Donc, ça a un double défi. Oui, on veut accéder à la rivière mais, en même temps, tout le monde voudrait accéder aux propriétés qui sont près de là. Par contre, il y a déjà des secteurs industriels qui étaient déjà à l'intérieur, qu'on tente de retransformer au niveau résidentiel.

1915 Alors, je ne suis pas en mesure de vous donner toute la planification parce que, contrairement à ce qui a été présenté, il y a deux semaines à Montréal-Nord et la consultation qui a eu lieu la semaine dernière à Rivière-des-Prairies, il y a des éléments qui ne sont pas en concordance. L'arrondissement veut X, puis on nous a présenté Y à Montréal-Nord pour l'ensemble de l'île.

1920 Donc, je ne suis pas en mesure de répondre précisément à votre question. Par contre, je sais qu'il y a des enjeux qui risquent de le faire, exemple cette compagnie que j'ai mentionnée antérieurement, mais pas plus que ça. À mon avis, je ne peux pas vous donner la réponse directe à ça. Sauf que si les deux plans, celui de Montréal-Nord où j'ai assisté pour l'ensemble de l'île et celui de Rivière-des-Prairies, étaient mis superposés, on voit qu'il manque certains éléments dans celui de la Ville de Montréal.

1925 Donc, je me questionne. Est-ce que celui de l'arrondissement aura priorité? Et de quelle façon ça sera débattu pour donner suite au plan local, aux enjeux locaux.

1930

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci beaucoup.

1935

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Ménard.

1940

En principe, nous avons une dernière citoyenne à recevoir ce matin. Alors, nous allons donc prendre une pause de cinq minutes.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

1945

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons reprendre et nous accueillons donc madame Dida Berku.

1950

**Mme DIDA BERKU :**

Oui.

1955

**LE PRÉSIDENT :**

La commission va vous entendre, madame, exposer donc l'essentiel de votre intervention.

1960

**Mme DIDA BERKU :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1965

La commission vous donne dix minutes là-dessus puis, ensuite, on pourra vous poser des questions.

**Mme DIDA BERKU :**

1970

Oui, d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

1975 Nous notons par ailleurs que vous avez déposé ou fait déposer un certain nombre de documents. Et ceux que nous rattachons donc à l'objet de votre intervention de ce matin, c'en est un qui s'appelle *Guideline D-6 - Compatibility Between Industrial Facilities and Sensitive Land Uses*, avec son annexe A *Industrial Categorization Criteria*, de même que le document *Loi sur la sécurité civile du Québec*.

1980

Alors, nous sommes prêts à vous écouter, madame Berku.

**Mme DIDA BERKU :**

1985 Alors, effectivement, je suis Dida Berku, je suis conseillère municipale Ville de Montréal. Je suis conseillère depuis 1990 à Côte Saint-Luc. Et je voudrais vous entretenir sur deux propositions, si vous voulez.

1990

Je m'excuse, je n'ai pas préparé de document écrit. Je vais le faire en résumé. Malheureusement, j'ai été préoccupée par d'autres problématiques.

**LE PRÉSIDENT :**

1995

On comprend ça.

**Mme DIDA BERKU :**

2000

Oui. Et puis c'est pour ça que je n'ai pas préparé de document écrit. Mais j'aimerais vous le ... si vous me donnez le temps de le déposer après, est-ce que vous avez un délai?

**LE PRÉSIDENT :**

2005

Vous avez jusqu'au 9 juillet.

**Mme DIDA BERKU :**

Jusqu'au 9 juillet?

**LE PRÉSIDENT :**

2010

Oui.

**Mme DIDA BERKU :**

2015            Alors, je pourrais vous préparer quelque chose. Sur quoi je vais vous entretenir, c'est sur la question des marges de recul pour des risques technologiques et pour des risques écologiques.

2020            Je vais vous donner juste le contexte particulier au niveau des risques technologiques. Côte Saint-Luc, Outremont, Westmount, Lachine, Pointe-aux-Trembles, on est parcouru et on est entouré de chemins de fer.

2025            Il existe, dans tous ces arrondissements, des situations où le zonage a permis la construction de projets domiciliaires le long des chemins de fer. Et, pendant des années, les citoyens se plaignent, plus particulièrement Côte Saint-Luc, Westmount, Outremont s'est mis ensemble, on a déposé des plaintes. Et lorsque le Canadian Transport Agency avait encore le mandat, la juridiction de 1996 à 2000, on a déposé des plaintes.

2030            Et en 2000, la Cour fédérale d'appel a décidé que le Canadian Transport Agency n'avait pas la juridiction que le fédéral leur a donnée. Il y avait un problème de constitution et, effectivement, il ne pouvait plus entendre les plaintes concernant le bruit, les vibrations et les nuisances provenant des trains, les plaintes qui provenaient des citoyens et des municipalités.

2035            Mais dans les années 1996 à 2000, il y a eu quelques jugements de la Cour du Canadian Transport Agency où Canadian National et le CP en défense ont invoqué le fait que c'était, et là je cite, des *\*ill-advised zoning of municipalities that has created these problems, because the railways were there first+*. Et lorsqu'ils invoquaient cette défense du *\*ill-advised zoning+* et en réponse à toutes les plaintes que, nous, on a faites aussi avec les compagnies de chemin de fer, ils invoquaient toujours les *\*Ontario Municipal Guidelines Compatibility Between Industrial Facilities and Sensitive Land Uses+*.

2040            Et donc, en regardant ceci, on peut bien constater que, en Ontario, il existe ces *guidelines* qui sont vraiment très utiles et très nécessaires. Et je vous cite le point 1.1 du *Objective*:

2045            *\*The objective of this guideline is to prevent or minimize the encroachment of sensitive land use upon industrial land use and vice versa, as these two types of land uses are normally incompatible due to possible adverse effects on sensitive land use created by industrial operations.+*

2050            Et tout le *guideline*, c'est vraiment inspirant de voir comment ils ont développé une façon de voir justement cette interface entre les deux usages.

2055            Et sans faire le tour, mais vraiment c'est très utile de le lire au complet, vous avez au numéro 4.1.1: *\*Potential Influence Areas for Industrial Land Uses+*:

*\*The Ministry has identified, through case studies and past experience, the following potential influence areas (i.e. areas within which adverse effects may be experienced) for industrial land uses (Illustrated in Appendix C): ...+*

2060 Class I industry, which would be the lowest type, 70 meters. Class II, 300 meters.

Class II is generally recognized ... ça ne vous dérange pas si je change en anglais?

**LE PRÉSIDENT :**

2065

Aucun problème.

**Mme DIDA BERKU :**

2070

Il n'y a pas de problème pour le ... O.K. Class II is generally recognized as industrial rail yards and railway facilities.

2075

And this brings me to my first point which is that where we have industrial railway yards and facilities in, again, Cote St. Luc, Westmount, Outremont, there is absolutely no respect for this notion of incompatibility. And I give my own borough as an example. In 1998, on Wallenberg right next to the rail yard, my borough, my city council in a four/four decision which was maintained by the president at the time, put housing right next to a rail yard.

2080

And I objected. I wanted the 10 % green space that we were allowed to have on a new housing project to put up a filter. And I negotiated with the developer and the developer was willing to allow that filter of about 15, 20 meters and to actually lose some townhouse units. He was going to lose about five or six townhouse units at the end. He was willing to do that, because he knows that the filter will add value, okay? The setbacks always add value. Whether they're green, whether they're natural, whatever they do, they add value.

2085

2090

The Council refused, because the Council was not obliged to respect any minimum setback rules. And they took the \$100,000 which went into a black hole, we never saw that money. And today, we have complaints, and complaints, and complaints from the residents, \*Why did you allow ...+ even though they went in open-eyed. And yesterday ... il y avait un monsieur avec monsieur Dauphin qui disait qu'on va mettre des contrats dans les notariés que vous avez achetés à côté. Non. C'est la municipalité qui est responsable.

2095

La municipalité ne doit pas permettre ce type de construction. Et le règlement, le schéma d'aménagement, les règlements qui font les balises doivent reconnaître le risque technologique, pas juste le bruit, mais aussi la concept de risque technologique.

Alors, la première place que CP nous avait invités en 2000 lorsqu'on a fait le tour de l'île ... tous les nouveaux élus avec nos chapeaux CP, on a fait le tour de l'île en train et la première

2100 place que CP nous a amenés, il dit: \*This is Wallenberg. This is ill-advised zoning. You have built housing right next to the rail yard.+ Alors, je n'en suis pas fière, mais c'est une réalité.

2105 Eugénie-Tessier, Pointe-aux-Trembles. Lachine avait un projet de logement social il y a à peu près six mois, la même chose. Eugénie-Tessier, logement social. Au nom du logement social, c'est pas grave, on laisse ... bon! Alors, là, Meadowbrook est encore un même exemple. Je ne veux pas trop en parler, mais c'est exactement la même chose. Comment est-ce qu'une compagnie de chemin de fer peut dire... une fois, on dit: \*Ill-advised zoning, vous construisez trop près des chemins de fer+, puis d'un autre, la même compagnie de chemin de fer, qui est propriétaire de fond, veut construire à l'intérieur des 300 mètres à côté d'une cour de triage puis à côté d'une zone industrielle.

2110 On a eu le problème à Saint-Léonard aussi avec une compagnie de peinture, Saint-Léonard avec un arrondissement voisin. Et je pense même que... je ne sais pas si l'Office a siégé sur ce changement de zonage, mais on touche aussi à la question d'interarrondissementalité, mais pas vraiment, c'est uniquement la question de risques technologiques.

2115 Et juste pour terminer sur le risque technologique, en 1990, lorsqu'on a activement demandé à la CUM d'intervenir dans le dossier de Meadowbrook, monsieur Divay, qui était dans le temps le directeur en matière urbanistique, il disait: \*Madame, on ne peut pas intervenir. On n'a pas de notion de risque technologique. Donc, des marges de recul pour risque technologique, ça n'existe pas dans notre schéma d'aménagement.+

2125 Alors, c'est une lacune. Il faut que ça soit intégré. Vous avez l'Ontario Municipal Guidelines. Et même je peux vous dire, il y a six mois, j'ai voté contre un projet dans mon propre arrondissement, parce que je trouvais qu'on ne respectait pas. Peut-être 300 mètres, c'est trop, mais il y a des exceptions. Si vous regardez tout le site, on dit: \*Off-distance separation, on-side separation.+ C'est pas strict mais, au moins, il y a des balises, puis il y a des notions.

2130 Maintenant, sur la question de risques écologiques, on a, comme vous le savez, dans le schéma d'aménagement de l'ancienne CUM des normes relatives aux interventions à l'intérieur des zones inondables. Je cite la codification administrative du schéma d'aménagement qui est encore en vigueur aujourd'hui, document complémentaire.

2135 Et vous avez dans ce document la limite de zone d'inondation qui, elle, elle est prévue à 10 à 15 mètres. Quand on a eu des projets en début de mandat, c'est en 2001, à Pierrefonds justement, on a regardé avec le ministère de l'Environnement, puis on leur a dit: \*Écoutez, ce n'est pas assez 10 à 15 mètres.+ Et le ministère de l'Environnement nous a répondu: \*Vous avez le loisir d'en mettre plus.+

2140 Et je vais vous citer le texte, parce que j'ai demandé une opinion juridique et je vais vous envoyer une copie:

*\*La Ville a-t-elle discrétion pour modifier son schéma d'aménagement pour tenir compte entièrement ou en partie des ...+*

2145 *\*Le paragraphe 7 de l'article 6 du décret concernant la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables accorde une certaine discrétion aux municipalités en matière de protection des rives et du littoral de la façon suivante.*

2150 *Cette politique n'exclut pas la possibilité, pour les municipalités et les ministères concernés dans le cadre de leurs compétences respectives, d'adopter des mesures de protection supplémentaires pour répondre à des situations particulières.+*

2155 Et la Ville, effectivement, dans son schéma d'aménagement, j'ai demandé: \*Est-ce que la Ville doit respecter le règlement de contrôle intérimaire 65 qui consiste à favoriser la conservation d'un corridor vert de 50 mètres et plus?+ Et c'est un règlement qui date de 1995. J'ai demandé justement si la Ville, dans son schéma d'aménagement, ne pourrait pas adopter une norme plus stricte, non pas de 10 à 15 mètres, mais de 30 à 50 mètres.

2160 Et je considère que ça serait vraiment quelque chose de souhaitable dans le schéma d'aménagement de l'île de Montréal d'avoir justement une zone de recul de 30 à 50 mètres et non pas de 10 à 15 mètres. Et la loi, le protocole, le règlement sur la protection des rives nous le permet absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

2165 Ça fait le tour?

**Mme DIDA BERKU :**

2170 Oui. En résumé, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2175 Je pense que c'est très clair, madame Berku. Je ramasse en quelque sorte l'essentiel de vos deux propositions. La première, c'est de prendre en compte les risques technologiques associés notamment aux chemins de fer, mais peut-être aussi à d'autres usages, sous forme de zone tampon ou autrement. Et la deuxième, c'est de prendre en compte les risques écologiques en introduisant, là aussi, des marges plus étendues en s'inspirant notamment de la Politique de gestion des plaines inondables.

2180

**Mme DIDA BERKU :**

2185                    Exactement, et de demander vraiment une marge de recul plus importante que le 10 à 15 mètres qui est un minimum. Et je pense que sur l'île de Montréal, on devrait parler plutôt de 30 à 50 mètres.

2190                    Et je vais vous donner juste un exemple. Juste un exemple d'un arrondissement qui en 1989, je parle de l'arrondissement de Pierrefonds, qui a adopté une politique de protection des berges et qui a fait, dans sa politique de protection des berges, un objectif d'une zone de conservation de 50 mètres. Et malgré cette politique qui doit être respectée, malgré cela, vous savez qu'il existe dans l'ouest de l'île des immeubles, j'ai des photographies ici aériennes que je peux vous montrer, qui sont des immeubles en hauteur qui sont à 10 à 15 mètres de la rive. Regardez ici.

2195                    **LE PRÉSIDENT :**

                         Est-ce que, à votre connaissance, ils ont été construits après l'adoption de la ...

**Mme DIDA BERKU :**

2200                    Non, probablement avant, mais c'est pour ça justement que... vous voyez, ça, c'est la berge. Dix mètres, c'est vraiment pas suffisant pour des immeubles en hauteur comme ça. Je peux vous donner toutes les photos aériennes.

2205                    **LE PRÉSIDENT :**

                         Ça va. Je pense que le point est fait là-dessus.

**Mme DIDA BERKU :**

2210                    Oui. Et on ne peut pas faire une piste cyclable. Pour avoir vraiment une zone multifonctionnelle... aussi pour une question de sécurité, l'accès et la sécurité sont des questions qui relèvent non pas seulement de l'arrondissement, mais de toute la ville, parce que quand il y a une inondation, c'est tout le monde qui doit payer pour la sécurité publique. Et quand il y a un accident dans une zone industrielle, bien, c'est encore les services de sécurité qui sont appelés à évacuer puis à nettoyer les dégâts.

2220                    **LE PRÉSIDENT :**

                         Bien. Madame Berku, vous prêchez probablement des convertis parce que, mes collègues et moi, nous sommes des anciens commissaires du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

2225 Je dois dire dans mon cas personnel - et peut-être pour les besoins de la transcription, ça  
a une certaine importance - comme j'ai fait partie d'une commission, il y a douze ans, qui  
recommandait précisément qu'on ne construise pas de quartiers résidentiels à proximité des voies  
ferrées, mais qu'on y mette des zones tampons ou des usages plus compatibles, comme de  
l'entreposage ou des choses comme ça entre une voie ferrée et les futurs quartiers résidentiels,  
j'ai peut-être même un biais très favorable à l'égard de ce que vous dites.

2230 Et je me souviens qu'à l'époque, ce qui avait rendu un peu cyniques les conclusions de la  
commission, c'est que la municipalité voisine, on était en train de construire, en bordure  
immédiate du chemin de fer, des nouvelles unités résidentielles.

2235 Alors, ma première question, c'est: est-ce que, en prenant en compte ces zones  
tampons ou ces marges de recul dont vous parlez, ça reviendrait à remettre en question les  
intentions d'occuper d'anciens espaces industriels ou d'entreposage qui bordent actuellement les  
voies ferrées, notamment celles du CP, par des projets résidentiels comme ceux qu'on a  
commencé à construire dans le Plateau Mont-Royal ou ailleurs? Est-ce que ça remet en question  
2240 cette approche-là, selon vous?

**Mme DIDA BERKU :**

2245 Ça, c'est une question d'incompatibilité qu'il faut régler en collaboration avec les chemins  
de fer et c'est ça qui ne se fait pas actuellement. Vous savez, à Mont-Royal, il y a un corridor de  
chemin de fer et les gens habitent à côté. C'est parce que le train est électrique et le bruit n'est  
pas dérangeant du tout. Et de la façon que c'est organisé, vous savez, c'est en ...

**LE PRÉSIDENT :**

2250 En dépression.

**Mme DIDA BERKU :**

2255 ... en dépression. Les gens ne sont pas dérangés par ça. Mais quand vous venez chez  
nous par exemple, et jusqu'à 2 h, 3 h, 4 h, 5 h, toute la nuit, les locomotives vont faire du  
surplace derrière les maisons et directement... mais la distance entre vous et moi, entre la  
locomotive et le balcon de la maison, là, ça devient un problème.

2260 Alors, je pense qu'il faut harmoniser nos... et c'est là qu'on a un problème. J'ai eu des  
rencontres avec les compagnies de chemin de fer, avec la présidente de Westmount, la  
présidente d'Outremont à deux, trois reprises. On a essayé tout récemment. Je ne parle pas  
depuis 15 ans; puis depuis 15 ans aussi, on l'a fait. Et à cause du fait qu'ils sont protégés par  
cette juridiction fédérale, il est impossible même d'avoir des rapports de sécurité.

2265 Vous savez, on est entourés, on voudrait simplement qu'ils nous envoient un rapport  
mensuel ou trimestriel disant: \*Bien, voici, il y a eu un incident, mais tout est correct, ça va.+

2270 Je veux dire, on est quand même des élus, et on est imputables à nos citoyens, et on a aucune information. Alors, d'essayer même de leur parler ou de négocier avec eux une sorte d'entente, c'est difficile.

Et, donc, comment concilier ça, cet état-là, avec des résidences qui vont être sur le long des chemins de fer quand on ne peut pas avoir un dialogue constructif ou...

2275 **LE PRÉSIDENT :**

Là, vous évoquez l'aspect chemin de fer, mais revenons parce que...

2280 **Mme DIDA BERKU :**

Ah! Les cours de triage aussi?

**LE PRÉSIDENT :**

2285 Non, mais revenons au domaine municipal...

**Mme DIDA BERKU :**

Oui.

2290

**LE PRÉSIDENT :**

2295 ... parce que précisément, vous, vous êtes conseillère municipale. Vous vous intéressez à ces questions-là. On est dans le processus de confection du plan d'urbanisme et, nous, nous devons en bout de ligne faire des recommandations à l'administration municipale.

**Mme DIDA BERKU :**

Oui.

2300

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce que le plan d'urbanisme devrait faire place à ces zones dont vous parlez?

2305 **Mme DIDA BERKU :**

2310 Je pense que oui. D'ailleurs, j'ai regardé dans le plan et il est mentionné au point 16.1 qu'il devrait y avoir... mais c'est très vague et c'est à ça que je m'adresse. Je considère que c'est trop vague.

2315 Le moment est venu de tirer la ligne. Moi, je pense qu'on est prêts. Les promoteurs sont prêts à l'entendre. Si on disait: \*Vous voyez, on fait le tour de l'île, puis c'est maintenant 30 à 50 mètres+, ils vont dire: \*D'accord. Maintenant, on connaît les règles.+ Au lieu d'être obligés à chaque fois de négocier pour des zones qui sont peut-être dans des zones inondables, on ne sait pas où est la ligne de hautes eaux. Puis là, on discute et on négocie, puis c'est interminable.

Et les promoteurs, avec raison, ils sont sous pression, parce qu'ils veulent construire là où il y a de l'accès...

2320 **LE PRÉSIDENT :**

Le plus près possible.

2325 **Mme DIDA BERKU :**

C'est ça, ou bien le long des chemins de fer, parce que le terrain est moins cher ou il y a des économies à faire aussi au niveau de la décontamination, on a des subventions, et caetera. Mais ça prendrait des règles beaucoup plus claires et plus précises pour toute l'île de Montréal, là où il reste encore de la construction à faire évidemment.

2330 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Beauchamp?

2335 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Vous soulevez beaucoup, beaucoup de questions. Il eut été fort intéressant que vous veniez poser ces questions-là dans la première partie de l'audience. Ça nous aurait donné un délai plus long pour réagir.

2340 Vous évoquez plusieurs choses. Premièrement, vous avez évoqué par incidence, par exemple, les sites contaminés. Les sites contaminés, maintenant, il y a une réglementation, il y a des procédures. L'ancien terrain des *shoppes* Angus, il y a eu des interventions, et caetera. Il y a une grande controverse là-dessus, mais il y a une normalisation provinciale.

2345 Dans le cas des risques technologiques, est-ce que vous avez communiqué avec le ministère de l'Environnement au Québec pour savoir s'ils ont maintenant des normes, ou des *guidelines*, ou des directives?

2350 **Mme DIDA BERKU :**

La seule chose que j'ai trouvée, c'est l'article...

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2355

C'est en Ontario?

**Mme DIDA BERKU :**

2360

C'est l'article 7 de la Loi sur la sécurité. Est-ce que je l'ai ici?

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2365

Parce que je suis à peu près convaincu qu'il y a des groupes qui travaillent là-dessus au ministère de l'Environnement, mais il faudra qu'on vérifie pour voir s'il y a des études ou s'il y a des références ou des guides conseils. Parce que, en termes de catastrophe écologique, ils ont eu des groupes qui ont travaillé.

**Mme DIDA BERKU :**

2370

Oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2375

À savoir s'ils ont des données sur les risques technologiques... parce que ce que vous évoquiez tantôt, ce n'est pas parce qu'une locomotive est silencieuse qu'il n'y a pas de risque technologique. Avec une locomotive électrique, s'il y a un déraillement d'un train qui transporte des matières dangereuses, il va y avoir un risque technologique.

2380

**Mme DIDA BERKU :**

D'ailleurs, j'ai des rapports d'il y a quelques années où la Commission sur la sécurité civile de la CUM recommandait justement qu'on fasse une évaluation suite au déraillement qui avait...

2385

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Ça demanderait une investigation en soi.

**Mme DIDA BERKU :**

2390

Mais si vous regardez l'article 7:

2395

*\*Lorsque l'autorité réglementaire compétente a des motifs sérieux de croire qu'il existe dans un lieu visé un risque de sinistre, tel que l'exécution de travaux, l'utilisation d'immeubles devrait y être prohibée ou soumise à des conditions d'autorisation plus sévères ...+*

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2400 Oui, mais c'est parce que, là, vous êtes dans la Politique de protection des rives et des berges.

**Mme DIDA BERKU :**

2405 Non, non, non.

*\*... que celles prescrites par la loi. Toute demande d'autorisation d'exercer de telles activités dans ce lieu, même si elle a été reçue avant la (...) est refusée, toute demande conforme aux (...) est refusée pour le motif (...)+*

2410 C'est-à-dire, moi, j'ai regardé ça, puis j'ai dit: \*On peut s'inspirer de cet article, qui est un article de 2001, pour dire que même si la réglementation le permet, il devrait y avoir un test pour savoir si on ne devrait pas soumettre un projet à des conditions d'autorisation plus sévères que celles prescrites par la loi.+

2415 Je vais vous donner un exemple. Dans Lachine lorsqu'ils ont voulu, il y a à peu près un an, construire les logements sociaux dans une enclave entourée de chemins de fer, au lieu de renforcer le règlement, parce qu'ils avaient un règlement justement sur la disposition des fenêtres, puis les chambres à coucher, parce qu'ils n'arrivaient pas à rentrer dans le terrain, ils ont modifié le zonage pour enlever justement cette protection que les chambres à coucher et les fenêtres ne pouvaient pas avoir une vue... ils l'ont enlevée parce qu'ils étaient coincés. Eugénie-Tessier, on a fait la même chose. Ça, c'est récent.

2425 Alors, au lieu de faire le contraire, on est en train d'alléger, parce qu'il y a la pression des promoteurs, et caetera. Et c'est ça, je pense, qu'il faut vraiment aller dans le sens contraire, c'est-à-dire ralentir...

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2430 On va réfléchir entre nous pour voir de quelle manière on peut ...

**Mme DIDA BERKU :**

2435 Et sans trop de commentaires, je vais vous envoyer des textes, et je pense qu'il faut absolument regarder le schéma d'aménagement, le document complémentaire de la CUM, le règlement intérimaire 65...

**LE PRÉSIDENT :**

2440 Ça va, madame Berku.

**Mme DIDA BERKU :**

O.K.

2445 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin?

2450 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

J'aimerais partager avec vous certaines réflexions. Entre autres, vous avez dit que: à cause de la juridiction fédérale. Je ne sais pas si, dans les documents que vous avez l'intention de nous faire parvenir, il y aura une explication de qu'est-ce qui est la juridiction fédérale en matière ferroviaire, parce que je vous indique l'objet de ma question.

2455

Au Québec, la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit pour certaines - je vais peut-être dire des choses qui ne sont pas parfaites, mais vous allez comprendre ce que je vais dire - certaines industries doivent respecter certaines normes environnementales à la limite de leur propriété. Et dépendant de leurs activités, ça peut aller jusqu'à déterminer la grandeur de la propriété qu'ils doivent acquérir pour respecter ces normes-là à la limite de la propriété.

2460

Là, ce que je trouve spécial, c'est qu'on a un corridor ferroviaire sur lequel on souhaite établir une zone tampon de part et d'autre, mais on n'a pas la responsabilité de la propriété foncière par le générateur de nuisance. Et c'est ça ma question par rapport à la juridiction fédérale.

2465

**Mme DIDA BERKU :**

Alors, il y a deux jugements. Je vais vous envoyer les jugements de la Cour fédérale d'appel dans le Oakville case où la Cour fédérale a dit que, malgré le fait que le Canadian Transport Agency avait le mandat d'entendre, de recevoir et de faire des ordonnances... il a commencé à faire des ordonnances puis, là, ils sont à la Cour fédérale d'appel, ils ont dit: \*Non. C'est fini, ça. Il n'y a plus de juridiction.+

2470

Puis actuellement, il y a la Loi C-26 qui est en étude pour voir si on peut ramener la question de la médiation, mais les chemins de fer dans leurs corridors ont une juridiction absolue. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent. Ça, c'est clair.

2475

Et il y a le jugement aussi d'Outremont récent. Il y a plusieurs jugements de la Cour supérieure et de la Cour municipale dans les cas de Westmount et d'Outremont où la Cour supérieure a dit que...

2480

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2485 Je ne suis pas sûre que vous avez bien compris mon point. Ce n'est pas nécessairement  
l'usage que peut faire le propriétaire d'une emprise ferroviaire dans sa propre emprise, mais les  
limites d'usage à l'extérieur de son emprise. Autrement dit, si vous me dites: un corridor  
ferroviaire doit mesurer 70 mètres de large en termes d'autorisation d'usage à cause des risques  
technologiques, dans le fond, le propriétaire de l'emprise, il en a 10 mètres de large, mais, de  
2490 chaque côté, on ne peut plus rien faire à cause du risque technologique.

Ici au Québec pour certaines activités industrielles, le propriétaire devrait acquérir  
l'ensemble du terrain sur lequel il ne peut pas y avoir d'autres activités à cause des nuisances  
générées par la sienne.

2495

**Mme DIDA BERKU :**

Oui, je comprends.

2500

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous comprenez ce que je veux dire?

**Mme DIDA BERKU :**

2505

Oui, mais il n'y a pas d'obligation, à ma connaissance.

**LE PRÉSIDENT :**

2510

S'il vous plaît, répondez, madame.

**Mme DIDA BERKU :**

2515 Oui, oui, c'est ça, il n'y a pas d'obligation à ma connaissance. C'est très pertinent ce que  
vous soulevez. C'est parce que c'est historique. Les chemins de fer étaient là avant et, là, les  
municipalités se sont construites autour. Et donc, au début, évidemment, il y avait des champs  
ou des espaces. Comme le Meadowbrook d'ailleurs était créé comme un terrain de golf pour  
protéger, ça a été créé comme une zone tampon. Ce n'est pas pour rien qu'il est là. Ça a été  
justement le long des chemins de fer.

2520

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2525 Alors, vous semblez avoir une documentation abondante. Si jamais il y a quelque chose  
dans ce que vous avez qui apporte des informations quant à la largeur des emprises des corridors  
ferroviaires, leur variabilité, ce serait intéressant.

**Mme DIDA BERKU :**

2530 Dans le même sens, vous savez, les lignes de haute tension d'Hydro-Québec, et nous,  
on a ça aussi dans notre arrondissement, Hydro-Québec dit: \*Dix, quinze mètres, c'est  
suffisant.+ Moi, je ne suis pas d'accord avec ça et je suis complètement contre le fait qu'on  
construise à 10, 15 mètres des lignes de haute tension.

2535 Ce n'est pas garanti, il n'y a pas de preuve et, donc, on a des controverses  
continuellement dans notre arrondissement avec les lignes de haute tension, parce qu'on construit  
10, 15 mètres. Ce n'est vraiment pas beaucoup. Et Hydro-Québec dit: \*C'est correct.+ On est  
dans un *no man's land*, on n'a pas de directives claires.

2540 Pourquoi, sur l'île de Montréal, à Dollard, à Côte Saint-Luc, partout où on a ces lignes de  
haute tension, on n'a pas de marge de recul plus intéressante? C'est-à-dire 30 à 50 mètres  
seraient déjà un début. C'est pour ça que, moi, j'utilise de plus en plus... je peux vous montrer de  
nombreux cas où on mentionne 30 à 50 mètres. On l'a dans des plans de protection des berges.  
Je vais vous le trouver aussi dans des documentations pour les chemins de fer qui parlent de 30 à  
50 mètres.

2545 Alors, même pour les lignes de haute tension, je considère que ça serait intéressant  
d'avoir une marge de recul minimale et qu'on ne soit pas, en tant que municipalité, toujours sous  
pression par le promoteur de dire: \*Bien, 15, ça suffit. Dix suffit.+ Je considère que ce n'est pas  
suffisant.

2550

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, madame Berku.

2555 **Mme DIDA BERKU :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2560

Alors, nous prenons une pause midi. Nous reprenons à 14 h ici.

\*\*\*\*\*

2565

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

2570

ET J'AI SIGNÉ:

---

2575

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**