

## **MÉMOIRE SUR L'AMÉNAGEMENT DU SITE CONTRECOEUR (PROJETS DE RÈGLEMENT P-07-017 ET P-04-047-40)**

Je réside depuis près de 26 ans sur la rue Jacques-Porlier.

En tant que citoyenne riveraine du projet, je m'y suis intéressée dès septembre 2004. Tout comme d'autres résidants, j'ai soumis des questionnements, fait part de mon expérience surtout face à la présence de la Carrière Lafarge et des Raffineries.

À mon avis, ce mégaprojet suscite plusieurs interrogations, inquiétudes, incertitudes et aberrations. Je vais m'en tenir aux points suivants.

### **Mes préoccupations concernant la localisation du projet À Proximité de la Carrière Lafarge et des Raffineries**

1- Nous avons répété à plusieurs reprises à la Ville de Montréal et à la SHDM, les inconvénients occasionnés par l'exploitation de la Carrière, à la distance de 300 mètres où se trouvent nos maisons: secousses des dynamitages, poussière constante, bruit occasionné par l'extraction, le concassage, le camionnage et les convoyeurs.

Nous avons souligné les nuisances provenant des Raffineries: bruit des torchères, de la cokéfaction et l'odeur, en particulier la nuit à partir de 03h00.

Nous avons expliqué que la présence de la zone tampon d'arbres, d'arbustes et de végétation de 300 mètres atténuait et compensait pour ces inconvénients, en favorisant un équilibre avec un Montréal-Est fortement industrialisé.

Compte tenu de la concentration de nombreuses industries polluantes dans ce secteur, le Site Contrecoeur était et sera toujours une zone tampon nécessaire, à mon avis. Est-ce que la Ville de Montréal souhaite que ce soient les poumons et les propriétés des futurs résidants qui servent de tampon ?

Sans compter l'exposition aux zones d'impact d'Interquisa et des Raffineries vieillissantes.

2- Dans le passé, de nombreux citoyens ont vécu le voisinage avec les Carrières Miron et Francon. La Ville de Montréal a-t-elle oublié toutes les plaintes qui leur ont été formulées durant toute cette période d'exploitation ? Et il n'y avait pas de Raffinerie dans leur voisinage pour s'ajouter à leurs doléances.

Je pense que la Ville de Montréal devra s'attendre à un effet domino de protestations des futurs citoyens, dans le cas du Site Contrecoeur, car ils seront près de 4,500 à pouvoir se regrouper.

## Mes préoccupations concernant l'aménagement du projet

### 1- Effet miroir promis entre la première rangée de propriétés (H-1) et les nôtres

Le fait d'ajouter une "mezzanine" sur le toit des propriétés jumelées adjacentes à nos terrains ne respecte pas l'effet miroir promis comme transition.

En effet, ce "3<sup>e</sup> étage déguisé" ajouté sur 40% du toit donne accès à une terrasse qui peut s'étendre jusqu'à 2.4 mètres du mur arrière, comme l'a précisé monsieur Robert Denis de l'Arrondissement.

Cette terrasse pourrait occasionner des problèmes ne respectant pas notre intimité, dont une vue directe sur la totalité de notre cour (voir l'illustration de l'annexe 1, page 5).

Je suggère donc que la construction de ces résidences se limite à deux étages, **sans "mezzanine"**.

### 2- Circulation

Dans le quartier St-Justin, pour une population de 7,500 personnes, il y a une douzaine de rues Nord-Sud se connectant à la rue Sherbrooke. Dans le projet, pour 4500 personnes, seul le boulevard Contrecoeur accèdera à la rue Sherbrooke.

À mon avis, un seul accès à la rue Sherbrooke par le boulevard Contrecoeur, augmentera considérablement la circulation dans les rues avoisinantes, ce qui entraînera des inconvénients reliés à notre qualité de vie.

Je suggère donc que la première rue Nord-Sud, à l'extrémité Ouest, soit prolongée pour **rejoindre la rue Sherbrooke**.

Pour ce faire, il suffirait d'enlever de une à trois résidences projetées dans la partie H-1 Sud, permettant ainsi une déviation en "S" ou à 90 degrés de la rue afin de se connecter à la rue Sherbrooke.

L'annexe 3 (1 de 2, page 10) démontre qu'une largeur de 17.7 mètres est disponible (terrain vacant). Or, la future rue De Grosbois (décrite à la page 28 du Plan directeur de la SHDM) a une largeur de 17 mètres incluant les lignes de rues. L'annexe 3 (2 de 2, page 11) suggère un tracé.

### 3- Densité du projet

Le projet proposé vient augmenter d'environ 60% la population du quartier St-Justin (de 7,500 à près de 12,000). Cette densité n'est pas répartie équitablement entre la partie Nord et la Partie Sud.

Des édifices en hauteur de 6 à 8 étages n'ont pas leur place dans la partie Sud. Ils ne constituent pas un prolongement harmonieux à la faible densité de notre quartier.

Je suggère donc que la hauteur des constructions soit **limitée à 4 étages** dans les parties D et E; OU déplacer la section E et remplacer la section "D" par une intégration dans la section "C". Voir annexe 4 (pages 12 et 13).

#### 4- Cadre de vie et qualité d'environnement urbain

a) Un des objectifs du Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal est: "Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant ... (bruit, odeurs, poussière)." La Ville y prévoit "éviter la création de nouvelles situations conflictuelles." (Plan d'urbanisme, Partie I, Chapitre 2, 2.7, Objectif 18).

Je pense que ce projet favorise justement une nouvelle situation conflictuelle en se rapprochant des nuisances industrielles.

b) Dans le même ordre d'idées, selon moi, cet aménagement n'est pas conforme aux orientations établies par le Gouvernement Provincial dans son document "Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales à l'égard de la Région métropolitaine de Montréal" en ce qui a trait aux zones tampons.

Je joins, dans l'annexe 2, (pages 6 à 9), les pages 113 à 115 de ce document.

#### Mes recommandations

Considérant que les résultats des études sur les vibrations, le bruit et la circulation, entre autres, fournis par le promoteur, laissent place à des doutes raisonnables et n'ont pas été validés par une source indépendante. Notamment, une étude cumulative du niveau de bruit en fonction de tous les éléments environnants, et non seulement du respect des normes de bruit par la carrière.

Considérant que les démarches en vue d'une entente avec la Carrière n'ont débuté que tout récemment et que rien ne permet de conclure à une entente déterminante.

Considérant les implications et conséquences que pourrait occasionner ce projet sur la qualité de vie des résidents actuels et futurs.

Je m'y oppose tel qu'il a été présenté et je demande un moratoire sur toute construction en attendant:

Que les différentes études soient validées et que les instances concernées fassent leurs recommandations, dans le domaine de la circulation, de l'environnement et de la desserte des services.

Que la Communauté Métropolitaine de Montréal statue, dans le cadre de son schéma d'aménagement, sur les distances minimales à respecter entre la construction d'habitations et les nuisances industrielles (ex.: Carrière).

Que la loi provinciale en préparation définisse de façon claire les distances minimales de construction domiciliaire touchés par les rayons d'impact (ex.: Interquisa).

Toutefois:

-Étant donné que la Ville de Montréal nous a enlevé le droit à la tenue d'un référendum par l'utilisation de la Charte 89.

-Étant donné que le rapport de la Commission a une valeur consultative et que les décisions relatives au projet de règlement appartiennent au Conseil municipal.

-Advenant le cas où la volonté politique et économique des décideurs ne tienne pas compte des propos ci-haut mentionnés et réalise ce projet, je demande:

1- Que la construction des résidences de la partie H-1 se limite à deux étages, **sans "mezzanine"**.

2- Que la première rue Nord-Sud, à l'extrémité Ouest, soit prolongée pour **rejoindre la rue Sherbrooke**.

3- Que la hauteur des constructions de 6 à 8 étages soit **limitée à 4 étages** dans les parties D et E; OU déplacer la section E et remplacer la section "D" par une intégration dans la section "C". Voir annexe 4 (pages 12 et 13).

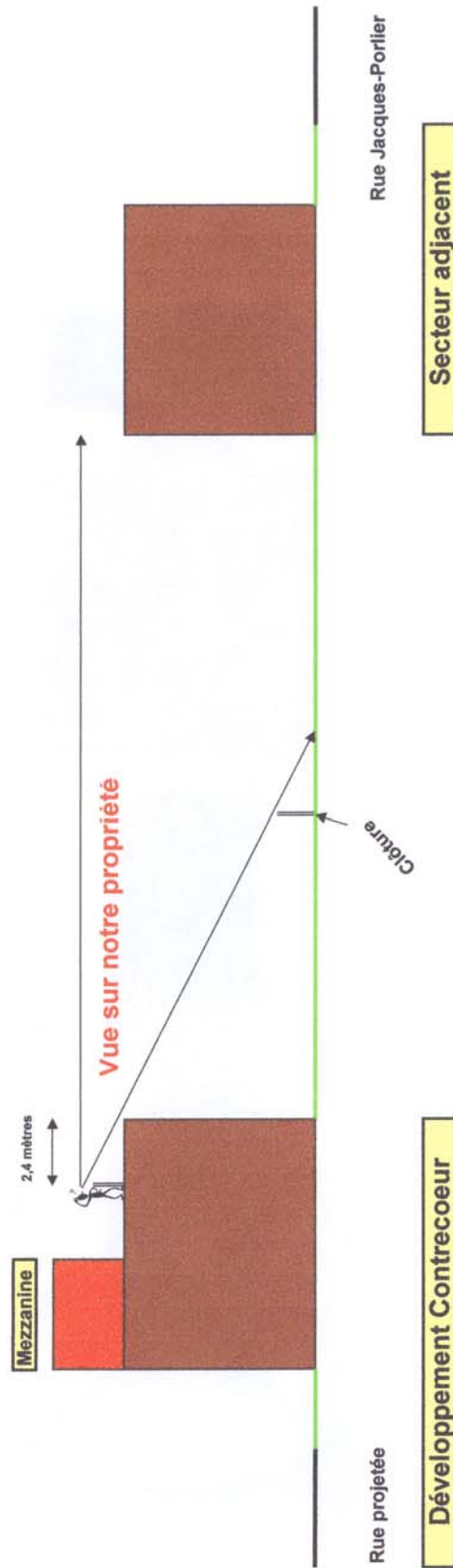
Je remercie mesdames Catherine Chauvin, Judy Gold, monsieur Antoine Moreau et tout le personnel de l'Office pour tout le travail accompli.

Denise Pâquet

Appuyé par : Michel Pâquet

Le 6 juin 2007

**ANNEXE 1 - MEZZANINE (SECTEUR H-1)**



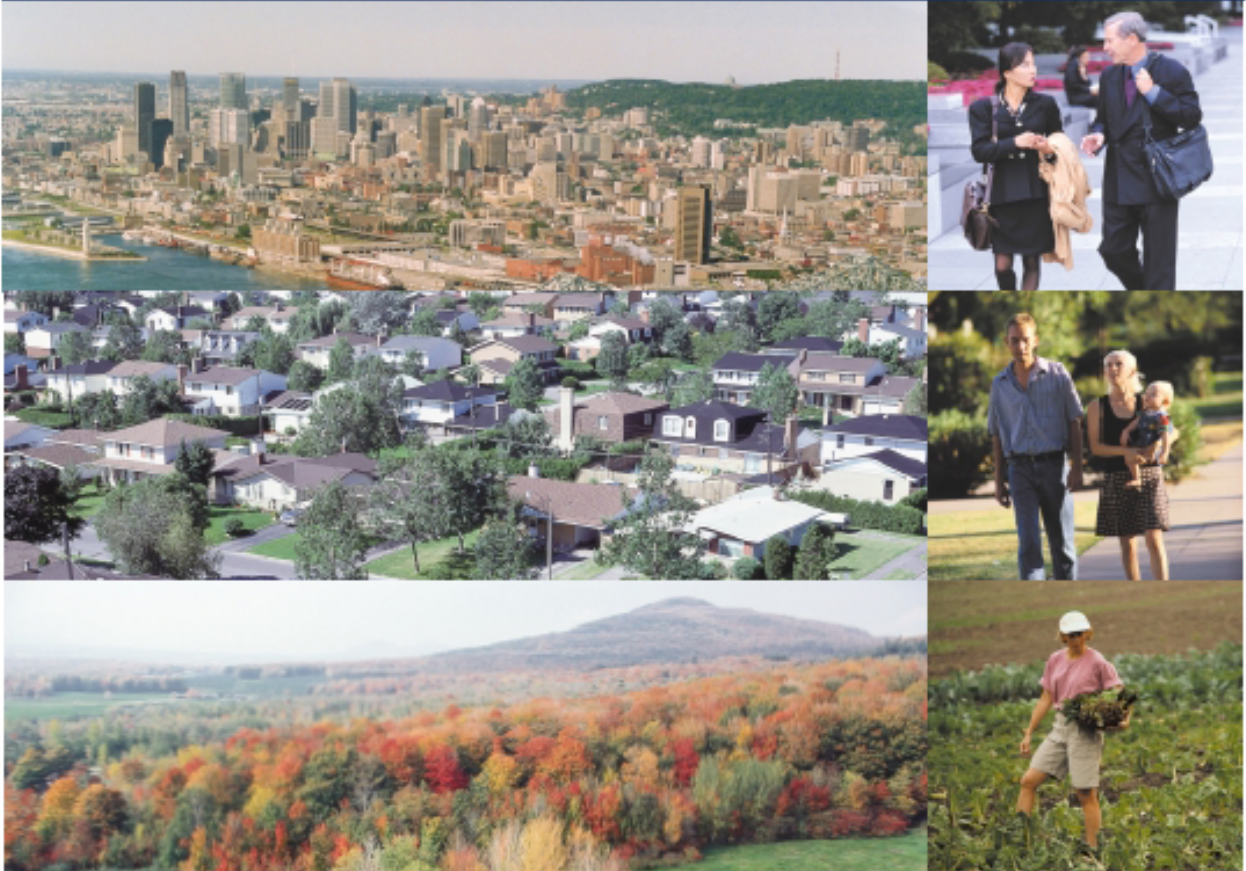
ANNEXE 2 ( 1 de 4 )

[http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm\\_cadre\\_fra.pdf](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm_cadre_fra.pdf)

Pages 1 du document Cadre d'aménagement ...

Une vision | d'action commune

**CADRE D'AMÉNAGEMENT  
ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES**



Région métropolitaine de Montréal 2001-2021 juin 2001

Québec 



**ANNEXE 2 ( 2 de 4 )**  
**Page 113 du document Cadre d'aménagement ...**

QUATRIÈME PARTIE

*LES ORIENTATIONS ET LES ATTENTES DU GOUVERNEMENT  
ENVERS LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL*

## HUITIÈME PRÉOCCUPATION

### LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES DE SINISTRE DANS LES DÉCISIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

#### L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

##### ORIENTATION N° 9 :

Contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la pérennité des investissements par la prise en compte des risques de sinistre naturel et anthropique dans les décisions dictant le développement économique et l'aménagement du territoire.

#### RAPPEL DU PROBLÈME

Plusieurs situations problématiques peuvent engendrer des sinistres dans la RMRM, tels les inondations, les glissements de terrain ou les catastrophes d'origine technologique.

Le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal n'est pas à l'abri des risques de sinistre d'origine naturelle ou technologique. Les inondations causées par les crues des Grands Lacs et de la rivière des Outaouais sont notoires. On connaît également les effets des redoux d'hiver sur la rivière Châteauguay de même que les inondations annuelles de la rivière Richelieu. La concentration d'activités industrielles et la gestion des matières résiduelles engendrent également certains risques qui peuvent dégénérer en sinistres pouvant prendre des proportions inattendues. Encore au cours des dernières années, des accidents de nature technologique se sont produits dans la RMRM, notamment l'incendie des BPC de Saint-Basile-le-Grand en 1988 et l'incendie du dépôt de pneus usés à Saint-Amable le 16 mai 1990. Regroupant des activités diverses et 47 % de la population du Québec, la région métropolitaine concentre par le fait même plus de risques de sinistre que les autres régions du Québec.

#### LES ENJEUX

Planifier et aménager le territoire de manière à assurer la santé, la sécurité et le bien-être publics en atténuant les risques et les contraintes :

- d'origine naturelle ou anthropique;
- inhérents à certains phénomènes naturels, notamment ceux liés aux inondations, tant en eau libre que par embâcle, ou aux mouvements de sol.

#### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et organismes gouvernementaux constatent que les risques de sinistre, qu'ils soient d'origine naturelle ou technologique, ne sont pas toujours pris en compte dans les décisions touchant à l'aménagement du territoire ou au développement économique dans la région métropolitaine.

Le **ministère de la Sécurité publique** et le **ministère des Transports** sont également préoccupés par le développement de sites résidentiels et publics à proximité des axes de transport pour les matières dangereuses (routes, voies ferrées). Une meilleure intégration de la planification du transport des marchandises et de l'urbanisation apparaît nécessaire.

Enfin, le **ministère des Ressources naturelles** se soucie de la sécurité des citoyens habitant les zones résidentielles situées à proximité des secteurs de production pétrochimique dans la partie est de l'île de Montréal. Les zones tampons actuelles apparaissent insuffisantes et des mesures originales devront être déployées afin d'atténuer les risques, compte tenu du caractère fortement urbanisé du secteur et de la proximité des zones industrielles et résidentielles.

La problématique des risques technologiques associés aux immeubles, ouvrages et activités diffère selon que l'on examine **les secteurs sensibles** (où se retrouvent des usages de type résidentiel, institutionnel et récréatif) déjà construits ou **ceux pour lesquels un développement est prévu.**

Dans le cas des secteurs déjà construits, il sera important, à court terme, de doter la région métropolitaine d'un plan visant à diminuer la probabilité d'un éventuel accident technologique ou industriel et pour en atténuer les conséquences (ex. : plan municipal de sécurité civile).



**ANNEXE 2 ( 3 de 4 )**  
**Page 114 du document Cadre d'aménagement ...**

**QUATRIÈME PARTIE**

**LES ORIENTATIONS ET LES ATTENTES DU GOUVERNEMENT  
ENVERS LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Dans le cas des secteurs qui ne sont pas encore développés, mais pour lesquels un développement est prévu, il y a matière à planifier l'aménagement du territoire par une ségrégation et une complémentarité des usages et des fonctions, et par la mise en place de zones tampons qui ont pour but de réduire les risques ultérieurs de sinistre.

Par conséquent, les gestes doivent être modulés, que ce soit en matière d'affectation, d'établissement de zones tampons ou de compatibilité des usages. Ces actions doivent prendre en considération la nature de la contrainte reconnue, sa probabilité d'apparition ou de manifestation (incluant le seuil d'acceptabilité sociale), les conséquences potentielles qu'elle engendrerait en cas de sinistre ainsi que les caractéristiques spatiales et physiques de chaque partie du territoire. En fonction de l'analyse faite, des mesures de protection particulières et de sécurité civile doivent être mises en place en vertu d'un plan d'urgence métropolitain afin de répondre efficacement aux situations d'urgence.

**LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES  
À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ  
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

**La prise en compte des zones inondables**

Certaines attentes reprennent en partie celles qui sont déjà demandées à l'ensemble des MRC du Québec. Elles confirment l'importance du volet santé et sécurité publique dans l'aménagement du territoire et précisent, au besoin, la collaboration attendue de la part de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ces attentes se résument à ce qui suit :

- Intégrer dans son schéma :
  - la cartographie officielle des zones inondables établie dans le cadre de la Convention Canada-Québec;
  - les cotes de crues dont elle dispose, soit celles déterminées lors des travaux de la cartographie officielle avant le Programme de détermination des cotes de crue (PDCC);
  - le ou les tronçons à risque précisés par le PDCC;
  - les cotes déterminées dans le cadre du PDCC, dès qu'elles seront rendues disponibles par le MENV;

- le ou les tronçons de rivières et les zones propices aux inondations par embâcle que le MSP entend lui préciser.

- Adopter, pour l'ensemble des zones à risque d'inondation (récurrence 0-20 ans et 20-100 ans), un cadre normatif d'un minimum équivalent aux dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.
- Inscire, dans son document complémentaire, la description de tout immeuble sujet à une dérogation pour un usage du sol, une construction ou un ouvrage prohibé par les règles générales édictées par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* ou encore obtenue dans le cadre de la *Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec relativement à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation, et au développement durable des ressources en eau*.
- S'assurer que les municipalités interdisent, dans les zones sujettes aux inondations par embâcle, l'implantation de constructions de nature résidentielle et adoptent un cadre normatif pour y régir la construction et le développement, conformément aux normes proposées dans le *Guide pour déterminer et délimiter les zones inondables*.

**La prise en compte des risques de mouvement de sol**

- Intégrer, dans son schéma, les cartes gouvernementales des zones exposées aux mouvements de terrain et, pour les zones ayant nécessité une intervention et des demandes d'assistance financière, désigner tous les talus riverains des plans d'eau dont la hauteur est de plus de 5 mètres et la pente supérieure à 25 %;
- Adopter un cadre normatif d'un minimum équivalent au cadre normatif gouvernemental pour régir la construction et le développement dans les zones exposées aux mouvements de sol déterminées par le gouvernement ou par elle-même, en accordant la priorité aux zones ayant nécessité une intervention sur le terrain et des demandes d'assistance financière.



**ANNEXE 2 ( 4 de 4 )**  
**Page 115 du document Cadre d'aménagement ...**

**QUATRIÈME PARTIE**

**LES ORIENTATIONS ET LES ATTENTES DU GOUVERNEMENT  
ENVERS LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

**La prise en compte des risques technologiques**

- Déterminer et localiser les sources de risque technologique majeur présentes sur son territoire (immeubles, ouvrages, activités) qui lui ont été précisées (reconnues et localisées) par un ministère, un organisme ou une entreprise;
- Prévoir des règles en matière de zones tampons en fonction du principe de réciprocité, de manière à éviter que de nouvelles sources (immeubles, ouvrages, activités) présentant des risques ne s'implantent à proximité d'usages sensibles (résidentiel, institutionnel, récréatif) et, à l'inverse, que ces usages sensibles ne se rapprochent pas des sources de contrainte.

**La maîtrise des impacts environnementaux d'origine anthropique**

- Tenir compte des contraintes écologiques afin de réduire les impacts environnementaux et sociaux lors de la préparation du plan de gestion des matières résiduelles.
- Assurer la compatibilité des affectations du sol avec:
  - les sites de production et de traitement des matières dangereuses et les terrains contaminés;
  - les lieux d'élimination et de recyclage des matières résiduelles;
  - les lieux d'élimination et de traitement des boues de fosses septiques;
  - la présence d'usines d'épuration et de traitement des eaux sur l'ensemble de son territoire.

À cet égard, la Communauté devra procéder à l'élaboration des inventaires requis.

- Pour des raisons de contraintes anthropiques et de sécurité publique, tenir compte de la proximité des équipements et infrastructures de transport ferroviaire, maritime et aérien ainsi que des postes de transformation électrique dans les affectations, les usages, les critères et les normes de localisation, notamment :
  - en limitant l'urbanisation à proximité des sources potentielles de nuisance comme les aéroports, les voies ferrées, les cours de triage, les lieux d'élimination de déchets, les stations d'épuration des eaux usées et les postes de transformation d'énergie;

- en prévoyant et en maintenant des zones tampons en bordure de ces installations par rapport aux usages sensibles (résidentiels, institutionnels et récréatifs);
- en leur assurant un accès adéquat;
- en prévoyant des modalités d'accès aux corridors ferroviaires pour les équipes d'intervention d'urgence;
- en déterminant un zonage compatible avec les installations en place.

**SOUTIEN ET ENGAGEMENTS  
GOUVERNEMENTAUX**

En ce qui a trait à la gestion des risques et à la sécurité publique, le ministère de la Sécurité publique vise à assurer la sécurité des personnes, des biens, des équipements et infrastructures publics dans les zones à risque d'inondation, de glissement de terrain de même qu'en ce qui a trait aux sources de risque d'origine technologique que constituent les immeubles, les ouvrages et les activités à risque présent ou futur sur le territoire.

Dans cette optique, le **ministère de la Sécurité publique** entend prendre les engagements suivants :

- En partenariat avec le ministère de l'Environnement, le ministère poursuivra la détermination des zones où il y a des risques d'inondation et d'embâcle;
- En partenariat avec le ministère des Transports du Québec, le ministère entend fournir une expertise ponctuelle en matière de glissements de terrain et il se propose d'entreprendre un programme pour compléter la détermination des zones où il y a des risques de mouvement de sol en milieu argileux. Il proposera également, sous peu, un nouveau cadre normatif pour régir la construction et le développement dans les secteurs sujets aux glissements de terrain.

Par ailleurs, le projet de loi 173 sur la sécurité civile, dont l'adoption est prévue à l'automne 2001, viendra clarifier les différentes composantes du système de sécurité civile au Québec et les responsabilités qui incombent à toutes les parties concernées.

Le projet de loi propose l'élaboration de schémas de sécurité civile (supramunicipaux). Son adoption

### ANNEXE 3 ( 1 de 2 )

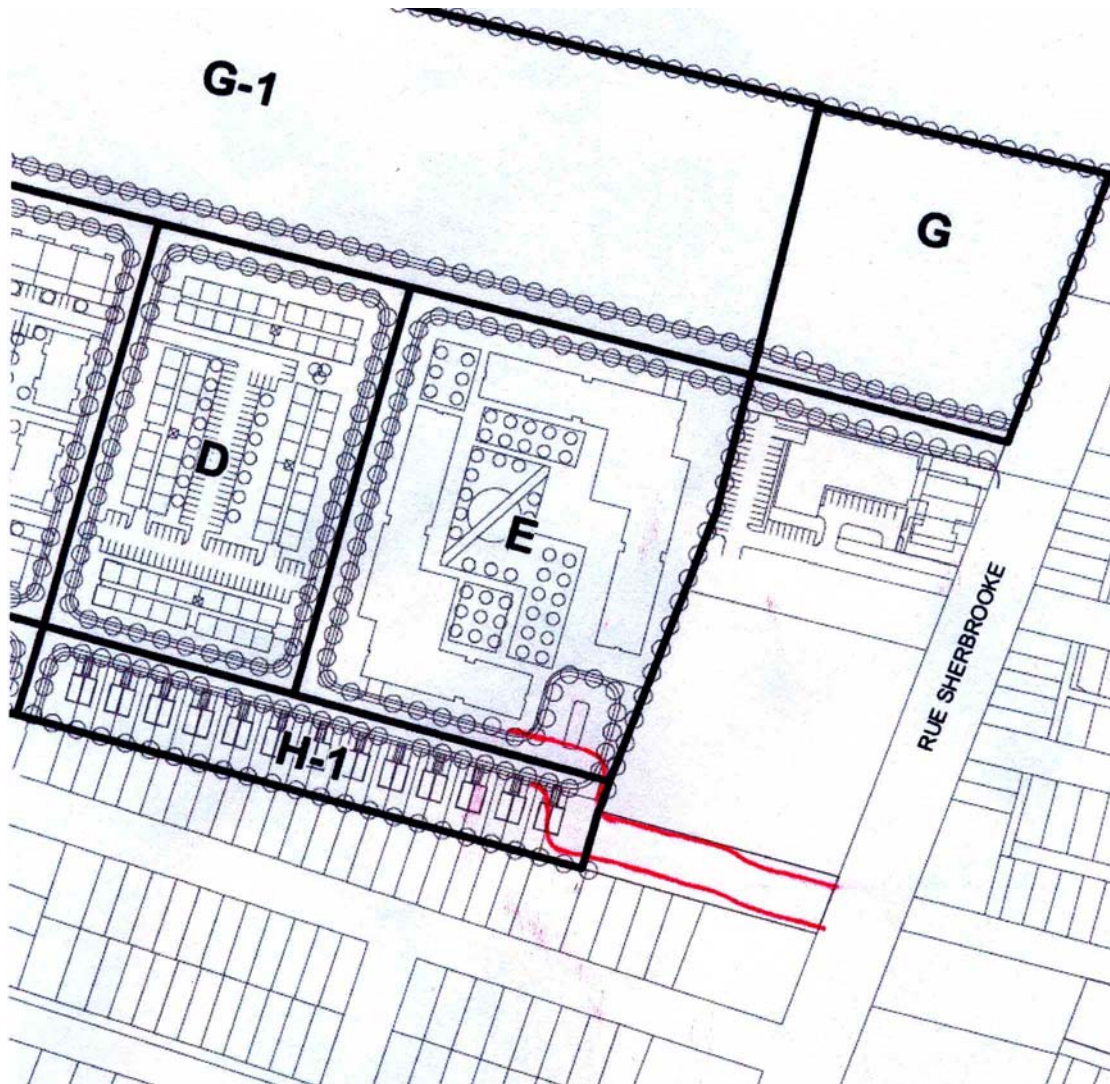
**Prolongation de la 1<sup>ère</sup> rue Nord-Sud située dans la portion Ouest du projet.**





ANNEXE 3 ( 2 de 2 )

Prolongation de la 1<sup>ère</sup> rue Nord-Sud située dans la portion Ouest du projet.



## ANNEXE 4

### Suggestion d'aménagement des logements subventionnés Favorisant la mixité et l'intégration

Déplacement de la section "E" et remplacement de la section "D"  
Par une intégration dans la section C

1- La section "E" est déplacée sur le boulevard Contrecoeur, conformément à la recommandation formulée dans le document 2.3.5 (Plan directeur du développement Contrecoeur, Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Avis donné lors de la réunion du 9 février 2007):

"...La collectrice (boulevard Contrecoeur) est le lieu privilégié pour implanter les composantes de plus grande hauteur du projet. Ainsi c'est le long de cette collectrice que l'on aurait avantage à implanter les résidences pour personnes âgées."

Les personnes âgées seraient plus près du service de transport en commun et du parc. Les édifices seraient en dehors de la zone d'impact d'Interquisa.

2- La section "D", s'apparente actuellement à un gros complexe de type HLM, très identifiable en tant que logements sociaux.

Il serait préférable de remplacer la section "D" par des bâtiments de type "C" afin de favoriser une mixité entre le logement abordable et social. Les logements sociaux sont ainsi répartis partout dans la partie "C", évitant ainsi la "ghettoïsation" et favorisant l'intégration au milieu.

Les habitations de type "C" étant plus petits, favorisent également l'établissement de coopératives.

Un passage C-1 est aussi ajouté.

Si cette disposition ne permet pas d'atteindre l'objectif du nombre de logements sociaux, il est toujours possible de diminuer la surface des sections "B" et "B-1" en les remplaçant par des bâtiments de type "C".

3- Cet aménagement permet également une meilleure harmonisation avec le quartier existant.



#### ANNEXE 4

Déplacement de la section "E" et  
remplacement de la section "D" par  
une intégration de la section "C"

