

**NOUVEAU PLAN D'URBANISME  
DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

**DEMANDE DE MODIFICATIONS  
AU ZONAGE DE LA PARTIE NORD  
DES RUES FRANCHÈRE ET  
CHAPLEAU**

**Mémoire présenté  
À l'Office de consultation publique de Montréal**

Vivre en ville ne va pas sans inconvénients, il en a toujours été ainsi. La Rome de Cicéron connaissait déjà de nombreux problèmes de salubrité et de bruit. Plus près de nous, au XVII<sup>e</sup> siècle, le satiriste Nicolas Boileau s'en prenait aux «embarras» de la capitale française. Au tohu-bohu qu'il dépeignait s'ajoutait la puanteur des matières fécales qu'on jetait à la rue. L'expression «tenir le haut du pavé» tire son origine de cette glorieuse époque : en tenant le haut du pavé, littéralement en s'éloignant du caniveau et en longeant les murs, privilège réservé aux nobles et aux nantis, on risquait moins de se salir, et surtout de recevoir le contenu d'un pot de chambre sur la tête. Heureusement, certaines choses ont changé. Nos villes sont plus propres – sous réserve d'une pollution devenue planétaire – et on a à peu près complètement éliminé les cours de miracles et les coupe-gorges d'antan. Est-ce à dire que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes ? Bien sûr que non. En plein cœur de Montréal, il existe encore des situations aberrantes, indignes d'une société civilisée, situations que le nouveau plan d'urbanisme semble entériner en partie, nonobstant l'énoncé des grands principes universels que sont la qualité de vie, la protection de l'environnement et le développement durable.

Ni jeunes ni vieux époux, nous habitons à l'extrémité d'une petite rue du Plateau Mont-Royal, la rue Franchère. La rue Franchère n'est pas très connue, mais son nom signifie certainement quelque chose pour ceux de nos dirigeants et de nos gestionnaires qui ont eu vent des graves problèmes qui l'affligent. Elle figurait d'emblée parmi les principaux secteurs à surveiller en raison d'une coexistence difficile des fonctions résidentielle et industrielle dans **le Plan directeur de l'arrondissement Plateau Mont-Royal / Centre-Sud** (version 1992, 4<sup>e</sup> partie, *Secteurs de planification particulière*, p. 6). Coexistence si difficile que le divorce aurait dû être prononcé depuis belle lurette. Voici de quoi il retourne. À toute heure du jour et de la nuit, été comme hiver, nous sommes exposés à des bruits intenses dépassant de beaucoup les limites permises. Pratiquement sous nos fenêtres. Ces bruits émanent de deux sources distinctes, généralement concomitantes de surcroît : d'abord les autobus de la Société de Transport de Montréal (STM) au dépôt de la rue Franchère, côté ouest par rapport à nous, puis les camions et semi-remorques réfrigérés appartenant à la salaison Lauzon (Lauzon Packers Inc., 4670, rue d'Iberville) ou qui, venant de partout au Canada et même des États-Unis, circulent autour de l'entreprise, via le haut de la rue Franchère ou par l'étroit passage entre les rues d'Iberville, Chapleau et Franchère (effet de résonance), côté nord et côté nord-ouest. Outre les bruits de moteurs proprement dits (vingt, trente gros véhicules à la fois, souvent à plein régime), signalons les grondements à peu près ininterrompus de compresseurs, les klaxons, les chuintements de freins pneumatiques, les bip-bip ou autres sons avertisseurs de marche arrière et les bruits sporadiques reliés à des opérations comme les chargements / déchargements (genre roulements de tonnerre, coups de tambour) ou les déneigements impromptus à trois heures du matin chez

Lauzon (stationnement privé), sans oublier les lavages sous pression (90 dB ?) le samedi au moment où vous essayez de lire votre journal ou de reprendre le sommeil perdu. À observer le va-et-vient à la salaison Lauzon, entre les rues d'Iberville et Franchère, et dans la cour de la STM, entre les rues Franchère et Fullum, nous nous croirions parfois sur le tarmac de l'aéroport de Dorval, niveaux sonores inclus. Cela sans parler de la pollution de l'air dont le taux, localement, est très supérieur à celui qu'on retrouve en moyenne dans la métropole.

Pour nous, la situation se résume à la nécessité de vivre enfermés, portes et fenêtres hermétiquement closes en permanence, sans pouvoir profiter de notre balcon ni de notre patio pendant la belle saison, sauf le week-end et encore ! Elle se traduit également par des réveils brusques et des insomnies, même avec des bouchons dans les oreilles (ce qui n'est pas une solution, mais un expédient, voire un danger advenant une agression, un vol ou un incendie durant la nuit). Et par des frustrations à répétition, car nous devons sans cesse nous battre (lire : échanger des informations avec des voisins, parler à des responsables et à des élus municipaux, écrire à l'ombudsman, admonester les camionneurs et les chauffeurs d'autobus qui emballent leurs moteurs, appeler la police, porter plainte, etc.) dans l'espoir, toujours déçu, de faire respecter nos droits les plus élémentaires, dont ceux visant la jouissance de notre propriété. Et la Ville ne peut plaider l'ignorance (Cf. citation, page précédente), depuis le temps que des résidents des rues Franchère et Chapleau multiplient les pressions pour que des correctifs soient apportés, pour que les règlements soient appliqués. Sans grand succès visiblement. Or, nous payons des taxes, près de 3000 dollars cette année. C'est beaucoup pour le peu que nous en retirons.

À tort ou à raison, nous en sommes venus à penser qu'au-delà du discours officiel, il n'y a pas de véritable volonté politique pour ce qui est de résoudre des problèmes aussi «négligeables» que la pollution sonore, même si quelques personnes disent s'occuper du dossier et s'en occupent effectivement. Dans les faits, on nous invite poliment à prendre notre mal en patience ou, plus subtilement, à abandonner la partie. La situation est complexe (sous-entendu : une patate chaude), on se plaît à le répéter, alors on vante les vertus de la mixité (promiscuité conviendrait davantage), on parle de concertation, on aligne les faux-fuyants, sans songer un instant aux préjudices moraux que nous subissons et aux conséquences pour notre santé. De guerre lasse, plusieurs baissent pavillon et tentent de s'habituer au bruit, comme on se résigne à la maladie, mais cela ne saurait justifier l'état actuel des choses. Telle est en tout cas la perception que nous en avons, mais des solutions existent, des solutions dictées par le simple bon sens, quand elles ne se trouvent pas en toutes lettres dans le **Plan d'urbanisme, version 2004**.

De prime abord, selon les cartes **Synthèse des orientations pan-montréalaises** et **Affectation du sol**, le plan d'urbanisme semble maintenir le statu quo, du moins pour la partie nord de la rue Franchère, même sous sa nouvelle désignation de secteur d'emplois diversifiés. Les secteurs d'emplois regroupent différents types d'activités de nature administrative, industrielle ou commerciale (2.4, p. 98), activités que la

Ville souhaiterait plus soutenues (objectif 9, p. 95). La composante industrielle serait de catégorie légère. Tout à fait d'accord en ce qui concerne les petites entreprises établies dans l'immeuble couleur pastel au bout de la rue Franchère, lequel donne du reste sur la rue d'Iberville. Mais avec les émanations polluantes et les niveaux sonores qui la caractérisent, la salaison Lauzon s'apparente indubitablement à une industrie lourde. La même remarque vaut pour le dépôt de la STM.

Quoi qu'il en soit, «les secteurs d'emplois ne sont pas propices à l'habitation» (2.4, p. 97) ; la notion de mixité ne s'appliquerait qu'au «Centre des affaires» et aux «secteurs d'affaires et de commerce», ou encore aux anciens secteurs industriels bien desservis par les transports en commun. À plusieurs reprises, et c'est là où nous voulons en venir, le document propose une solution qui a le double avantage d'être rationnelle et de nous rendre collectivement justice. Lorsque la cohabitation est impossible ou trop difficile, lorsqu'il y a incompatibilité en raison de nuisances majeures, bruit, odeur, gaz toxiques, on y préconise en effet le déménagement des entreprises concernées dans des endroits plus appropriés (2.4, p.108 ; 2.7, pp. 184-185). On y parle aussi de «ségrégation» de certains usages générateurs de nuisances (2.4, p.102), sans cependant préciser si on entend par là un déménagement éventuel ou la création d'une zone tampon, ce qui en l'occurrence fait totalement défaut, rue Franchère. Dans le même ordre d'idées, le plan prévoit la transformation de sites initialement voués en exclusivité à des activités économiques ou industrielles en zones résidentielles, avec ou sans fonctions complémentaires, lorsque les possibilités de développement le justifient (2.4, pp. 102 et 110). «La disparition de certains types d'implantations industrielles, notamment à proximité d'ensembles d'habitations, a contribué à l'assainissement de l'environnement résidentiel (2.4, p. 108).» On parle alors de «requalification» à des fins résidentielles (2.1, p.29). La Ville entend jouer un rôle en se départant de terrains municipaux (2.1, p. 12). Le dépôt de la STM serait-il touché ? Essayons de voir ce qu'il en est. La 3<sup>e</sup> partie du texte de 1992 cité plus haut (*Cadre de contrôle et de gestion de l'utilisation du sol*) dit ceci :

«Certaines enclaves industrielles présentes dans des aires à prédominance résidentielle (par exemple les îlots délimités par les rues Messier, Gilford, Franchère et l'avenue du Mont-Royal) ne sont pas confirmées par le plan d'affectation du sol.» (p. 3)

«...redéveloppement résidentiel possible sur les îlots aux abords de la rue Fullum et de l'avenue du Mont-Royal...» (p. 7)

«...Les objectifs et les éléments qui s'appliquent aux deux secteurs suivants sont similaires :

4. L'îlot délimité par les rues Fullum, Gilford, Franchère et l'avenue du Mont-Royal
5. L'îlot délimité par les rues Messier, Gilford, Fullum et l'avenue du Mont-Royal, à l'exclusion de la partie nord dont le zonage est déjà résidentiel.
  - Développer une aire résidentielle selon les paramètres établis par le plan [pour les] limites de hauteur et de densité :
    - favoriser l'aménagement d'habitations répondant aux besoins de la population ;

- construire des bâtiments aux modes d'occupation diversifiés (location, copropriété divise, logement social)...» (p.13)

Les rumeurs entourant la fermeture du dépôt de la STM, lequel occupe le premier des deux sites dans son entier, ne datent pas d'hier. Les informations à ce sujet sont contradictoires. Elles semblent varier au rythme des conjectures relatives à la construction d'un méga-hôpital à l'emplacement d'un autre dépôt de la STM, au coin de la rue Saint-Denis et du boul. Rosemont. La nouvelle carte de l'**Affectation du sol**, tout comme l'ancienne, indique un zonage résidentiel pour les deux quadrilatères. Avec le déménagement de la STM (et du garage Mont-Royal Ford ?) et la construction de nouvelles maisons, la Ville verrait ses recettes fiscales augmenter et notre problème de bruit serait partiellement résolu, surtout que les promoteurs / développeurs devraient prendre des dispositions pour atténuer les nuisances (2.7, p.185), dont celles attribuables à la salaison Lauzon, du moins en théorie. Sans induire qu'une telle protection s'appliquerait aux anciens résidants, nous pensons qu'elle militerait fortement en faveur de son déménagement à elle aussi. Mais il y a un hic ! La version 2004 du **Plan d'urbanisme** comprend l'objectif suivant : «préserver les sites voués aux infrastructures municipales, cours de voirie, centres d'entretien des véhicules municipaux, etc.» (2.4, p.108). Selon toute vraisemblance, ce n'est pas demain que nous pourrons sabler le champagne.

Si la solution n'est pas retenue ou si elle tarde à se réaliser, que devons-nous attendre des autorités ? À la STM, le problème de bruit est amplifié par le fait que les autobus qui arrivent au dépôt ou qui en partent passent obligatoirement par les rues Franchère et Gilford quand il serait au fond si simple de s'en tenir à un parcours sur la seule rue Fullum après déplacement vers cette artère des guérites du perceuteur des recettes et du gareur / répartiteur des véhicules. On pourrait alors construire un mur antibruit entre les deux garages existants du côté de la rue Franchère. Le bruit serait concentré rue Fullum et ne nuirait à personne puisque le dépôt y fait face au grand terrain où Mont-Royal Ford présente ses produits. Il faut comprendre que le problème réside essentiellement dans les arrêts et les redémarrages (80-90 dB ?) aux deux guérites susmentionnées, à vingt mètres à peine de notre maison. Des centaines d'autobus y font la queue et y transitent quotidiennement, avant et après les heures de pointe, avec leurs rugissements caractéristiques aux reprises quand elles quittent ou regagnent leurs espaces de stationnement. La mesure proposée coûterait peut-être deux cent mille dollars, somme plutôt modeste par rapport aux trois cent et quelques millions qu'on s'apprête à dépenser pour la modernisation du métro. Fin de non-recevoir de la STM. Trop onéreux ! N'est-il pas étrange de promouvoir le transport en commun avec de hautes considérations écologiques et de dégrader à ce point notre environnement ? De façon accessoire, non délibérée sans doute, mais le résultat est le même : bruit infernal, pollution de l'air, gaspillage d'énergie... Et cela est le fait d'une société parapublique, ne l'oublions pas.

Chez Lauzon, la question se pose un peu différemment. Ses installations remonteraient à 1913, ce qui lui conférerait une sorte de droit ancestral. Notre maison

avait déjà vingt ans d'existence, mais passons. S'affrontent ici les lois du libéralisme classique et les droits légitimes des citoyens, parmi lesquels le droit à la tranquillité et au repos, fût-ce en milieu urbain. À cet égard, le **Plan d'urbanisme** abonde en déclarations sur l'importance d'un cadre de vie satisfaisant pour les Montréalais, jolies photos à l'appui. C'est même l'objectif initial du document (améliorer la qualité des milieux de vie existants, p. 11 ; assurer la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidants, *in* **Charte des milieux de vie**, p. 13). D'une «approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain» (p173), découlent les deux autres objectifs suivants : réduction des polluants atmosphériques (obj. 17) et atténuation des nuisances (bruit, problèmes connexes souvent reliés au transport de marchandises) générées par diverses activités sur le milieu environnant (obj. 20), le tout en conformité avec le Protocole de Kyoto et les exigences d'un développement durable. Dont acte.

Mais pour en revenir à un supposé droit acquis, industriel, commercial ou autre, nous aimerions bien savoir jusqu'où s'étend un tel droit. Est-il extensible indéfiniment ? Le fait de posséder trois ou quatre petits camions en 1960 permet-il automatiquement d'en avoir 10, 15, 20 au même endroit, toujours plus gros, toujours plus bruyants, en 2004, dans un quartier aussi «branché» que le Plateau Mont-Royal, dans un secteur (résidentiel) où des retraités, des familles, ont choisi de s'établir ? Autrement dit, la salaison Lauzon a-t-elle toute latitude pour leur empoisonner l'existence ? La réglementation sur le bruit serait, dit-on, assortie d'un certain degré de tolérance dans le cas de la réfrigération et de la conservation des aliments. De telles exceptions, si tant est qu'elles existent, l'emporteraient-elles sur la qualité de notre milieu de vie ?

L'idéal serait évidemment que l'entreprise déménage. Nous avons indiqué ce qui la rapprochait de l'industrie lourde. Il s'agit après tout d'une usine. Une usine de transformation avec ses contraintes particulières (quarts de travail, manutention, transport, besoins accrus de réfrigération durant l'été, etc.), contraintes qui se répercutent durement sur le voisinage sans jamais vraiment s'insérer dans un cadre réglementaire qui ne soit pas qu'industriel. Un bâtiment dénué d'intérêt d'un point de vue patrimonial. Et un anachronisme en regard de son emplacement dans un secteur où le contexte socioéconomique, s'il fut jadis celui des *Belles-Sœurs* de Michel Tremblay, a changé considérablement, comme chacun sait. Au bout du compte, la salaison Lauzon n'a plus sa place chez nous.

Selon les termes mêmes du document, un déménagement serait concevable, nous l'avons souligné plus haut, mais comme cela n'est pas près de se produire (cf. les cartes **Synthèse des orientations pan-montréalaises** et **Affectation du sol** pour l'arrondissement), il y aurait lieu d'envisager des mesures plus strictes, responsabilité qui incomberait à l'administration municipale. Hésiterait-elle toutefois à appliquer ses propres règlements que rien ne l'empêcherait d'appeler ingénieurs et acousticiens

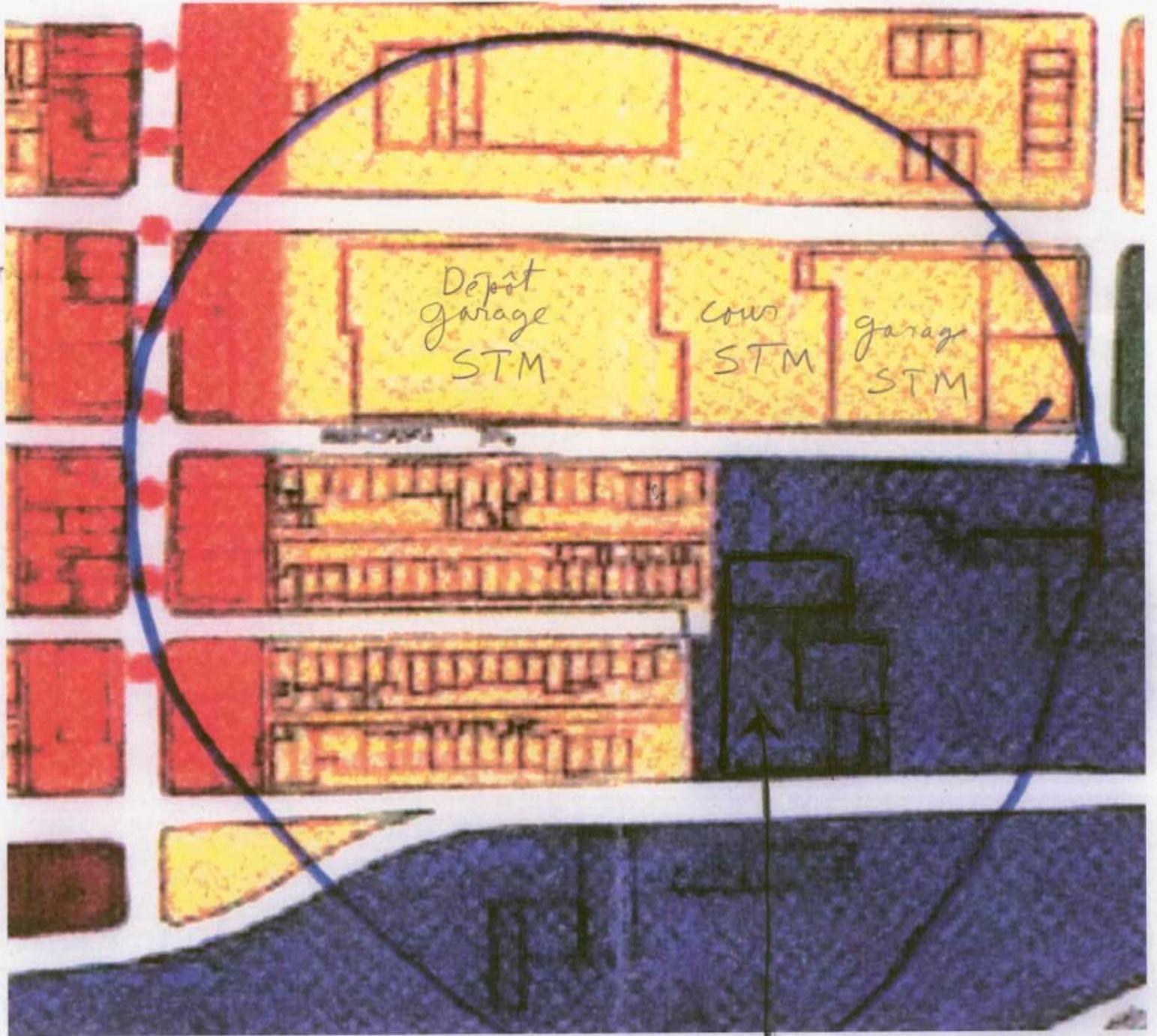
à la rescousse. Une solution novatrice pourrait se présenter, et nous ne refuserions certainement pas de l'examiner si nous avons voix au chapitre, mais on nous permettra de demeurer sceptiques. L'aménagement paysager qui est un jour venu sur le tapis ne servirait à rien. Une zone tampon typique est constituée d'un rideau d'arbres, des conifères préférablement, d'une épaisseur minimale de 30 mètres, pour une diminution des niveaux sonores de 3-5 dB(A) (2.7, p. 185). De sorte qu'il faudrait en toute logique exproprier nos maisons, les raser... Beau scénario en perspective! Qui aurait au moins le mérite de clarifier les choses.

En conclusion, nous ne croyons pas qu'on puisse ménager éternellement la chèvre et le chou. À la réflexion, il nous apparaît que la clé de l'imbroglio se trouve dans un changement de zonage. Nous ne pesons peut-être pas lourd dans le processus décisionnel, nous ne connaissons peut-être pas suffisamment tous les enjeux, mais le mécanisme de consultation publique nous donne l'occasion de nous exprimer et l'exposé du **Plan d'urbanisme** nous fournit des armes. Nos arguments, nous les avons puisés dans les différents textes qui le constituent ou qui l'accompagnent ; ils sont parfaitement conformes aux grandes orientations et aux principes que la Ville de Montréal dit vouloir défendre. Nous demandons que le **Plan d'urbanisme** de 2004 soit modifié de façon à apporter une solution équitable et définitive au problème que nous avons décrit. Cela signifie, premièrement : **Reculer d'environ cinquante mètres la limite sud du secteur d'emplois visé entre les rues d'Iberville et Franchère de façon à exclure la salaison Lauzon au motif de son incompatibilité fonctionnelle avec le vieil ensemble d'habitations situé à l'extrémité des rues Chapleau et Franchère ; créer un espace vert sur l'emplacement actuel de l'usine.**

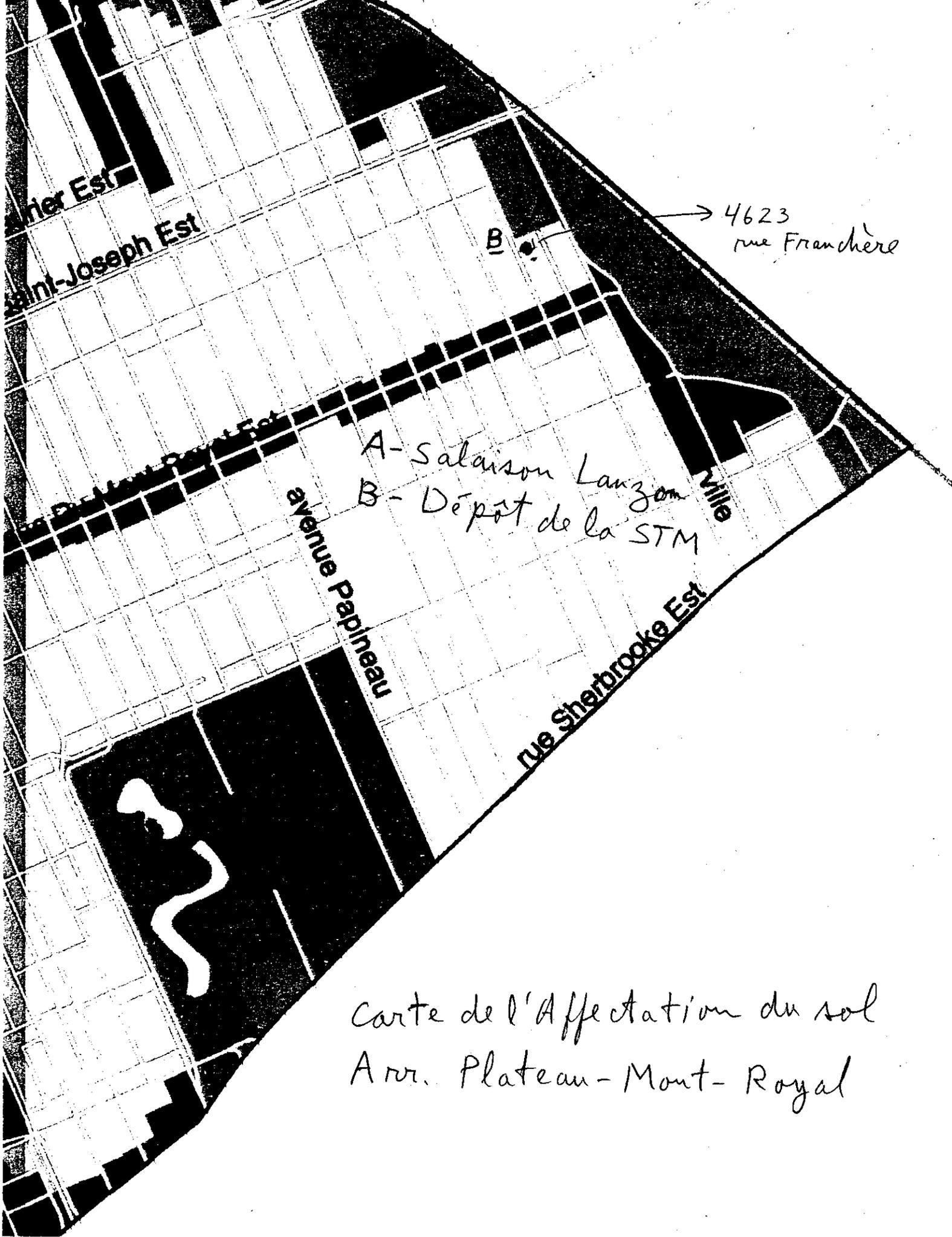
Deuxièmement : **Officialiser la désignation «zone résidentielle» des deux quadrilatères formés par les rues Messier / Fullum, Gilford, Franchère et l'avenue du Mont-Royal, déménager les installations de la STM et donner suite aux projets de développement résidentiel décrits dans la version 1992 du Plan directeur de l'arrondissement Plateau Mont-Royal ; mettre en œuvre impérativement des mesures transitoires pour atténuer le bruit des autobus de la STM.**

Nous espérons être entendus favorablement. Nous désirons aussi remercier la ou les personnes qui ont eu la patience de nous lire.

Noms et coordonnées sur feuille séparée  
Document Word : OCPMémoire



Solaison Lanzon



Saint-Joseph Est

→ 4623  
rue Franchère

A - Salaison Lanzoni  
B - Dépôt de la STM

avenue Papineau

rue Sherbrooke Est

Carte de l'Affectation du sol  
Arr. Plateau-Mont-Royal



rue Franchère