

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. JEAN PARÉ, président  
   M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire  
   Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE**

**RÉVISION DU PLAN D'URBANISME**

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 9

Séance tenue le 14 juin, à 19 h  
Centre de loisirs Saint-Laurent  
1375, rue Grenet  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 14 JUIN 2004 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PRÉSENTATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL	
PIERRE SAINTE-MARIE, SYLVAIN DUCAS .....	3
REPRISE DE LA SÉANCE .....	15
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
PIERRE GAGNÉ .....	15
JEAN-PIERRE FORTIN .....	20
NICOLE LATULIPE .....	27
MARIA WORTON.....	33
REPRISE DE LA SÉANCE .....	44
COMMENTAIRES :	
CLIFF CARRIE, PIERRE LACOSTE .....	45
NICOLE LATULIPE .....	54
JEAN-PIERRE FORTIN .....	57

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

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

10 C'est sûr qu'un soir comme aujourd'hui, il y a de la compétition. Il y a un certain nombre d'activités sur la scène politique et démocratique qui peuvent solliciter notre attention. Mais peu importe, la commission apprécie la présence des personnes qui se sont déplacées pour assister à la rencontre de ce soir.

15 Et puisqu'on parle de démocratie, je me permets de vous signaler, à la demande d'un citoyen, qu'il se tiendra un Sommet des citoyens sur l'avenir de Montréal, dont le sous-titre c'est *Vers la démocratie participative, un agenda citoyen*. Alors, l'événement se tiendra le samedi 18 septembre et le dimanche 19 septembre 2004, et vous pourrez trouver des dépliants relatifs à cet événement-là à la table d'accueil.

20 Donc, je m'appelle Jean Paré. Je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal et j'ai le mandat de présider l'assemblée publique de ce soir. Les commissaires qui m'accompagnent sont madame Catherine Chauvin et monsieur André Beauchamp.

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

30 L'assemblée de ce soir est enregistrée. Madame Maisonneuve en est la sténotypiste et monsieur Ouellette s'occupe de la sonorisation. L'enregistrement et sa transcription écrite seront mis à la disposition du public avec le reste de la documentation .

35 Tonight's meeting is recorded and the recording will be made available to the public in audio format as well as on paper. The table on our right is for the people who will inform us about the new Master Plan project. The team is headed by Pierre Sainte-Marie, a City planner from the Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. He is assisted by Sylvain Ducas from the same Service. Following the presentation, both of them, as well as other persons from various departments of the City, will answer your questions.

40 Alors, selon la loi, l'Office de consultation publique a le mandat de consulter les citoyens sur le Plan d'urbanisme révisé. Les citoyens ont en effet le droit d'être bien informés et de faire valoir leur opinion en vue d'influencer les décisions relatives au projet qui touche leur milieu de vie. Les consultations de l'Office doivent être crédibles, transparentes et efficaces.

Les commissaires ne sont ni des élus ni des fonctionnaires. Ils sont nommés par un vote d'au moins les deux tiers des membres du conseil municipal et ils s'engagent à respecter le Code

45 de déontologie des commissaires. Ce code est disponible à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

La proposition de Plan d'urbanisme dont nous allons parler ce soir a été élaborée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine avec la collaboration des responsables de l'aménagement du territoire dans les arrondissements. Dans bien des cas, les citoyens ont pu s'informer ou donner leur point de vue sur les enjeux de leur quartier à l'occasion de réunions de travail convoquées par leur arrondissement.

The proposal for a new Master Plan was developed by the Planning Department of the City of Montreal in co-operation with the planning services of all the boroughs. Tonight's presentation will focus mostly on the components concerning the whole territory of the city and on the major issues relating to its future development. The new Master Plan will come into force before the end of this year.

60 Donc, toute consultation publique comprend deux parties: la première pour permettre aux citoyens et à la commission d'obtenir toute l'information possible sur la révision du Plan d'urbanisme et sur ses conséquences; la deuxième permet aux citoyens de prendre position.

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

En deuxième partie, nous entendrons ceux qui désirent exprimer leur opinion dès ce soir ou qui ont déjà un mémoire à déposer. Nous aurons aussi des séances plénières la semaine prochaine, les 21, 22 et 23 juin, exclusivement pour recevoir les opinions des citoyens. Il n'y aura ni présentation, ni période de questions à ce moment-là.

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

75 Tonight, following the presentation of the Master Plan proposal, there will be a question period. Those who wish to ask questions must give their name during a break after the presentation. Later this evening you will have the possibility to come and state your position, unless you prefer to do so at the plenary sessions that we will hold next week on June 21st, 22nd and 23rd. I will give you information on that later.

80 Au cours de l'été, la commission va préparer son rapport à la lumière de l'information reçue et des opinions des citoyens. Nous prévoyons remettre ce rapport en septembre. Le président de l'Office le remettra au maire et au président du comité exécutif qui le rendra public. Les personnes intéressées à le recevoir pourront laisser leur nom et leur adresse à la table d'accueil.

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

90 This Commission's report will be submitted to the Mayor of Montreal and to the Chair of the Executive Committee in September. It will be made public by the President of the Office de consultation publique a few days later. If you want a copy, just leave your name and address at the table. I will also please remembre that this report is not decisional but advisory.

95 Ce soir, ma tâche principale est de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous de bien se renseigner. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein où les échanges se font dans le respect mutuel et la courtoisie. Je ne permettrai donc ni manifestation d'approbation ou de désapprobation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoire, ni attitude méprisante.

100

Et aux personnes qui ont un téléphone cellulaire, je leur demande de l'éteindre ou le mettre en mode silencieux.

105 My duty tonight is to encourage citizen participation and make sure that everybody has access to relevant information. This can only be achieve when all parties adopt polite respectful behavior. That is why I will not tolerate any demonstration, disagreeable remark or defamatory comment. Having said that, I am confident, on the basis of past hearings, that tonight's meeting will be pleasant and profitable.

110

And to those who have a cellular phone, please turn it off.

Alors, je passe maintenant la parole à Pierre Sainte-Marie pour la présentation.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

115

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

120

Le résumé du Plan d'urbanisme est disponible à l'entrée. Vous pouvez également consulter le site Internet du Plan d'urbanisme pour avoir plus de détails.

125

Ladies and gentlemen, good evening! You may consult the Web site to obtain any detail you may require on the Master Plan. Also a summary is available at the entrance if you so require. It will be possible to follow the presentation in English on the screen located to the right.

130

Le Plan d'urbanisme est un instrument requis par la loi qui présente les orientations et les objectifs relatifs au développement du territoire, de même que différentes mesures de mise en oeuvre.

L'élaboration du plan a commencé en juin 2002 avec la tenue du Sommet de Montréal et aboutira d'ici la fin de l'année avec l'adoption, comme le mentionnait monsieur Paré, du Plan d'urbanisme par le conseil municipal.

135 Le Sommet de juin 2002 justement a reconnu l'importance du Plan d'urbanisme comme devant devenir le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. Pour les participants au Sommet, il s'agissait donc beaucoup plus que d'une simple obligation juridique, mais effectivement d'un véritable instrument de gestion, d'instrument de planification pour développer le Montréal de demain.

140 Le Plan d'urbanisme a été établi en visant à trouver l'équilibre entre le traitement des enjeux qui concernent l'ensemble du territoire et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des 27 arrondissements.

145 Cette recherche d'équilibre se retrouve dans la table des matières comme telle, puisque la première partie porte sur les éléments panmontréalais; la deuxième comprend une série de documents spécifiques à chaque arrondissement; et la troisième présente le document complémentaire, qui identifie des balises et des règles spécifiques qui doivent être intégrées dans les règlements de zonage adoptés, eux, par les arrondissements.

150 Le parti d'aménagement, c'est-à-dire le fondement philosophique du Plan d'urbanisme, correspond à la philosophie du développement durable. Il s'agit donc d'assurer la consolidation du territoire, c'est-à-dire que le développement se fasse dans la poursuite de celui qui est déjà entamé dans les secteurs déjà desservis en infrastructures d'aqueduc, d'égouts, de transport. Le développement durable entraîne également une importance accordée au transport collectif, de même qu'à la qualité de l'architecture et de l'aménagement urbain en général.

160 La Ville de Montréal est très largement construite. Et les secteurs qui apparaissent en beige sur la carte sont identifiés par le Plan d'urbanisme comme des secteurs établis, pour lesquels les objectifs sont avant tout de poursuivre les tendances qui sont déjà amorcées tant au niveau des usages que des types de construction.

165 À l'inverse, dans les secteurs qui apparaissent en bourgogne, le plan vise une transformation importante tant justement au niveau du type de construction que des usages, des activités qu'on y pratique. Ça inclut, par exemple, les abords de la gare Bois-Franc, le secteur industriel de Mont-Royal, qui est ici, le secteur des abords de l'aéroport.

170 En bleu apparaissent également les secteurs à construire, c'est-à-dire les grands secteurs qui demeurent vacants à Montréal et que l'on vise donc développer dans l'horizon du Plan d'urbanisme qui est de dix ans.

Le parti d'aménagement se décline en sept orientations, que nous allons maintenant examiner une à une.

175 La première porte sur la qualité des milieux de vie. Chaque Montréalais, en effet, habite d'abord sa ville. Il habite un quartier qui comprend, bien sûr, des immeubles résidentiels, mais également des commerces, des parcs, des équipements collectifs. La Ville vise donc dans son

Plan d'urbanisme à améliorer la qualité des milieux de vie existants en intervenant de façon prioritaire dans les secteurs qui apparaissent ici, qui sont identifiés comme étant des secteurs à revitaliser. On pense donc, par exemple, au secteur Laurentien–Lachapelle, de même qu'au secteur Norgate et au secteur Norvick.

Le Plan d'urbanisme vise également la construction, dans les dix ans suivant l'adoption du plan, de 60 à 75 000 nouveaux logements. Ça correspondrait à une part de marché allant de 40 % à 50 % du total de la croissance de la région métropolitaine, ce qui constitue un objectif qui est ambitieux mais réaliste.

Les réseaux de transport sont structurants et justement doivent servir à organiser le tissu urbain, le développement de la ville. On a mentionné l'importance accordée à l'utilisation du transport collectif. Le plan vise donc d'abord à réhabiliter les réseaux existants: par exemple, le réseau de métro qui va nécessiter dans les années à venir plusieurs centaines de millions de dollars simplement pour maintenir son niveau d'efficacité optimale.

On vise également certaines améliorations au réseau de métro, par exemple le prolongement de la ligne 5 de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou, et le prolongement de la ligne 2 de la station Côte-Vertu jusqu'à l'actuel gare Bois-Franc.

On vise également l'ajout d'un certain nombre de gares sur les lignes de trains de banlieue qui desservent la région de Montréal: par exemple, ici à la rue Chabanel et ici à Côte-Saint-Luc. Une gare est également réaménagée, la gare Bois-de-Boulogne.

Le transport collectif comprend également les autobus, bien sûr, et différentes mesures préférentielles sont prévues, par exemple, dans l'axe du boulevard Cavendish et de son prolongement éventuel sur le boulevard Toupin, sur le boulevard Côte-Vertu et la rue Sauvé, de même que dans l'emprise Downey et sur Henri-Bourassa. On vise également à créer un lien en transport collectif entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville.

Il est démontré que les gens qui habitent ou travaillent à proximité d'une station de métro ou d'une gare utilisent de façon beaucoup plus marquée le transport collectif. Les stations qui sont donc marquées d'un soleil sur cette carte sont celles où le Plan d'urbanisme vise une intensification du développement: par exemple, les stations Namur et de la Savante en face de l'Hippodrome, et l'actuelle gare Bois-Franc.

Malgré l'importance accordée au transport collectif, des interventions sont requises sur le réseau de voirie particulièrement pour mieux desservir un certain nombre de secteurs d'emplois. On pense donc à la réfection de l'autoroute métropolitaine; à la transformation éventuelle de l'autoroute Côte-de-Liesse en boulevard urbain; au déplacement également de l'autoroute Bonaventure vers l'intérieur de façon à dégager la berge. Quand je dis: «déplacement», en fait, il s'agit du remplacement de l'autoroute Bonaventure. Et on pense également à la modernisation de la rue Notre-Dame.

225 Rappelons l'importance de réaménager l'échangeur de Dorval, de même ici que l'échangeur Salaberry. Aussi, on a mentionné par rapport au transport collectif le raccordement éventuel du boulevard Cavendish à Saint-Laurent et du boulevard Cavendish à Côte-Saint-Luc, c'est symbolisé sur cette carte par un nuage puisque le tracé précis n'est pas encore déterminé et demeure à l'étude.

230 Le vélo est vu comme un mode de transport à part entière et le Plan d'urbanisme entend donc consolider l'armature générale de voies cyclables auxquelles vient se greffer un réseau de voies plus locales. Il s'agit donc de parachever la voie de ceinture et de compléter un certain nombre de liens nord-sud, notamment, une fois de plus, dans l'axe Cavendish–Cavendish.

235 Le transport des marchandises joue dans l'économie de Montréal un rôle extrêmement important et c'est pourquoi plusieurs des infrastructures existantes en matière de transport des marchandises, qu'il s'agisse du port, des cours de triage ou de la voie du Canadien Pacifique entre le port et les cours de triage, que plusieurs de ces infrastructures donc sont confirmées. Une exception notable est la cour de triage d'Outremont ici, pour laquelle on prévoit plutôt un développement résidentiel.

240 Le développement du Centre se situe parfaitement dans la philosophie développement durable, puisqu'il s'agit du secteur qui est le mieux desservi en transport collectif et qui présente également un potentiel de croissance important à cause des terrains vacants qu'on y trouve.

245 Il s'agira donc d'accroître la vocation métropolitaine nationale et internationale du Centre en soutenant le développement des activités de bureau, de commerce, de tourisme, des activités institutionnelles, des activités culturelles également qu'on y trouve, tout en accroissant le dynamisme résidentiel du Centre qui se manifeste depuis une dizaine d'années, et en renforçant de façon générale la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre, par exemple en intervenant sur un certain nombre de rues structurantes, notamment les rues d'ambiance qui sont fortement fréquentées par les piétons.

250 La Ville entend consolider les secteurs d'emplois, notamment, comme on le mentionnait, en intervenant sur les infrastructures de transport. Il s'agira aussi de diversifier et de renforcer les activités dans toute la couronne du Centre de Montréal et également de favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville.

255 En particulier, on vise la consolidation du Technoparc de Saint-Laurent, le développement des abords de l'échangeur de Dorval, de même que la confirmation du rôle de secteur d'affaires et de commerces qu'on retrouve, ici, autour de la Place Vertu, autour du Centre d'achats Fairview, autour du Marché Central et de Rockland, de même qu'aux Galeries d'Anjou. 260 Il ne faut pas oublier évidemment l'importance du Centre des affaires où se concentre une très forte proportion d'emplois et que l'on entend justement maintenir dans ce rôle.



265 La qualité de l'architecture et de l'aménagement urbain sont au coeur du Plan d'urbanisme et on vise d'abord à mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire de Montréal et ses autres caractéristiques identitaires.

270 Le parcours riverain, qui comprend donc le boulevard Gouin, la rue Notre-Dame, le boulevard LaSalle, le chemin du Bord du lac, rejoint plusieurs de ces objectifs puisqu'il permet de mettre en valeur, de protéger plusieurs éléments de patrimoine naturel, de patrimoine bâti aussi. Il rejoint l'objectif environnemental de valoriser les berges, de les renaturaliser notamment. Et évidemment, le parcours riverain joue un rôle important au niveau symbolique, au niveau de l'identité de l'ensemble de Montréal.

275 Un autre élément caractéristique de Montréal est l'ensemble des parcs qu'on y trouve, des parcs et des espaces verts, et le plan entend, bien sûr, les confirmer dans leur rôle, notamment les parcs que l'on retrouve en rive.

280 Montréal est une île. Nécessairement, on y accède par des ponts, qu'il s'agisse de ponts routiers qui apparaissent en rouge sur la carte, ou de ponts ferroviaires qui apparaissent en noir. L'aménagement des entrées de ville permettra donc d'améliorer l'image de Montréal.

285 De manière générale, on vise à améliorer la qualité de l'architecture, notamment en mettant en application des lignes directrices qui sont présentement en voie d'élaboration dans le cadre d'une entente entre la Ville et différentes universités. On recourra aussi de façon régulière à des comités d'experts pour revoir les projets d'architecture.

290 De manière générale, on entend valoriser l'espace public, notamment les secteurs qui sont très fréquentés par les piétons, comme les abords du Marché Central et de la Place Vertu. Et on entend finalement répéter des exemples heureux d'architecture de qualité comme on en trouve dans le développement Bois-Franc.

On vise également à assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport, qu'il s'agisse des autoroutes ou des trains de banlieue.

295 La valorisation du patrimoine bâti, archéologique et naturel est également extrêmement importante. Le patrimoine bâti comprend non seulement les éléments monumentaux ou très anciens, mais également des éléments modernes et des éléments plus quotidiens, plus vernaculaires que le plan entend donc protéger.

300 On voit sur cette carte l'ensemble des secteurs patrimoniaux qui seront protégés. Il y a donc l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, le Vieux-Montréal, l'arrondissement naturel du bois de Saraguay, l'ensemble des grandes institutions, notamment celles autour du mont Royal, et, on l'a mentionné, du patrimoine qui se retrouve le long du parcours riverain.

305 Les éléments naturels sont d'autant plus importants à Montréal que le territoire est très  
largement construit, comme on l'a dit, et la Ville vise donc protéger tant les bois, les milieux  
humides, les berges qui présentent un intérêt important.

310 En particulier, la Ville a identifié dix écoterritoires, qui ne deviendront pas des parcs sur  
l'ensemble de leur superficie, mais au sein desquels on entend justement préserver l'ensemble  
des éléments naturels d'intérêt. On compte donc le mont Royal, bien sûr, les rapides de Lachine,  
le secteur ici au Nord-Ouest de l'île, la partie centrale de l'île Bizard, les abords du ruisseau  
Bertrand, et la partie nord-est de l'île en plus du ruisseau Demontigny.

315 Finalement, la qualité de l'environnement est une orientation importante du Plan  
d'urbanisme. Quand on parle de réduire les émissions de polluants atmosphériques, on fait  
référence aux mesures qui seront prises pour accroître l'utilisation du transport collectif. La gestion  
efficace des infrastructures d'eau potable et d'eaux usées sera importante puisqu'on entend  
320 assurer la réfection de 3 000 des 5 000 kilomètres d'infrastructures dans les années à venir. La  
réhabilitation des sites contaminés est d'autant plus importante que, comme on l'a dit, une bonne  
partie du développement se fera sur des territoires qui ont déjà été urbanisés, sur des territoires à  
transformer. Les nuisances générées par les activités urbaines, qu'il s'agisse des autoroutes, de  
l'aéroport, devront être atténuées.

325 On voit justement sur cette carte les corridors de bruit générés par l'aéroport de Dorval.  
On devra donc s'assurer que les constructions dans ces secteurs sont faites pour éviter aux  
usagers des désagréments trop importants.

330 Le Plan d'urbanisme est un contrat social quant à l'avenir de la ville. Sa mise en oeuvre  
fera l'objet d'un bilan annuel, qui sera discuté par une commission du conseil, ce qui permettra à  
l'ensemble des citoyens qui seront intéressés de venir commenter les réalisations du plan ou les  
priorités accordées dans l'année qui vient.

335 La mise en oeuvre du plan se fera par des paramètres réglementaires, qui encadreront  
donc les règlements de zonage adoptés par les arrondissements. On pense, par exemple, à  
l'affectation du sol qui spécifie pour chaque partie du territoire les grandes catégories d'usage qui  
sont autorisées.

340 On voit, par exemple en beige, les secteurs résidentiels qui, comme on l'a dit plus tôt,  
comprennent non seulement les logements mais également les parcs, les espaces collectifs et les  
équipements collectifs. En rose apparaissent les secteurs d'emplois où, à cause des nuisances  
générées par les industries, l'habitation ne sera pas autorisée. À l'inverse, les secteurs oranges  
sont des secteurs mixtes où à la fois les activités d'emplois et les activités résidentielles seront  
encouragées.

345 Parmi les paramètres réglementaires, on retrouve également les limites de densité qui  
spécifient le nombre d'étages, le type d'implantation autorisée dans chaque secteur.

350 La mise en oeuvre du plan se fera également grâce à une stratégie d'investissements, des investissements en matière d'immobilisation, qu'il s'agisse d'infrastructures de transport, d'aqueduc, d'égouts; également des programmes, par exemple pour soutenir l'intensification du développement souhaité autour des stations de métro, ou encore pour soutenir la réhabilitation des sites contaminés ou encore la mise en valeur des sites naturels des écoterritoires.

355 La Ville entend assurer un rôle de leadership dans la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme. Mais évidemment, cette mise en oeuvre ne se fera que grâce à un ensemble de partenaires: au premier chef, les gouvernements du Québec et du Canada, mais également l'ensemble d'organismes communautaires, d'organismes locaux, d'organismes spécialisés comme Héritage Montréal, Vélo Québec, la Coalition Verte, etc.

360 Le Plan d'urbanisme prévoit que 26 secteurs feront l'objet, dans les trois années suivant son adoption, d'une planification détaillée. Il s'agit de secteurs stratégiques qui présentent une problématique complexe, qui donc méritent une attention particulière. Ces secteurs sont très variés, ils se retrouvent un petit peu partout sur le territoire.

365 Mon collègue, Sylvain Ducas, va nous brosser un tableau plus spécifique d'un certain nombre d'entre eux.

**M. SYLVAIN DUCAS :**

370 Bonsoir, mesdames et messieurs. Comme vient de le signaler Pierre Sainte-Marie, il y a donc des secteurs jugés plus stratégiques qui présentent certaines problématiques urbanistiques complexes. Ce soir, nous allons donc présenter cinq d'entre eux.

375 Il y a lieu de rappeler, par ailleurs, que l'objectif de la Ville est de réaliser la planification détaillée de ce secteur dans les trois années qui suivront l'adoption du Plan d'urbanisme.

380 Dans un premier temps, le secteur Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest, où on retrouve sur la photo aérienne les deux stations de métro, les gares de triage, l'autoroute Décarie, la rue Jean-Talon Ouest, l'autoroute métropolitaine.

385 Et ce secteur Décarie–Cavendish, je pense qu'on peut le reconnaître comme un secteur d'emploi dynamique, qui est à la rencontre de deux infrastructures autoroutières très importantes, les autoroutes Décarie et métropolitaine, qui est desservi par les deux stations de métro Namur et de la Savane. Cependant, la présence des infrastructures ferroviaires et autoroutières et la discontinuité du réseau routier limitent l'accès à plusieurs parties du secteur. Donc, on peut le comprendre aussi avec les cours de triage qui sont ici et les autoroutes que je signalais plus tôt.

390 Le secteur connaît aussi plusieurs nuisances environnementales dues justement à ces autoroutes, que ce soit en termes de bruit ou de poussière. Or, à ce sujet, le plan propose les orientations suivantes:

395 - D'abord, densifier et intensifier les activités aux abords des stations de métro et des grandes artères, donc principalement autour des stations de métro de la Savane et Namur, ainsi qu'aux abords du boulevard Décarie et de la rue Jean-Talon Ouest.

400 - La deuxième orientation, créer de nouveaux liens routiers, entre autres, dans l'axe Cavendish–Cavendish. Donc, le boulevard Cavendish s'arrête ici et un peu plus au sud également, donc, il s'agit de voir comment on pourrait refaire les liens entre ces deux axes, soit de façon directe, soit de façon contournée.

- Une troisième orientation, améliorer l'image des grands axes routiers et la sécurité des piétons et des cyclistes.

405 - Et finalement, envisager une nouvelle vocation du site de l'Hippodrome qui se situe ici.

410 Le deuxième secteur, le boulevard Crémazie. Alors, il est situé de part et d'autre de la structure surélevée dans la portion étudiée ici, donc de part et de l'autre de la structure surélevée de l'autoroute métropolitaine, et le boulevard Crémazie sert principalement de voie de service à l'autoroute. Mais il dessert également l'ensemble des activités économiques et résidentielles adjacentes.

415 Alors, on reconnaît l'autoroute Métropolitaine et le boulevard forcément qui le longe de part et d'autre. Il y a le boulevard Pie-IX ici, la rue Christophe-Colomb ici, la rue Papineau. On voit le Complexe environnemental Saint-Michel, l'ancienne carrière Miron, le boulevard Saint-Laurent ici même et la station de métro Crémazie à cet endroit.

420 Alors, l'autoroute crée une coupure entre les voies de circulation nord et sud du boulevard, mais la partie surélevée permet tout de même une certaine forme de circulation et de continuité entre ces parties nord et sud, autant pour les piétons que la circulation automobile.

425 Au fil des années, la présente autoroute n'a pas empêché les quartiers résidentiels adjacents, que ce soit dans Villeray ou dans Ahuntsic, de maintenir une certaine qualité de vie. Toutefois, les abords de l'autoroute et l'environnement urbain du boulevard sont clairement dédiés à la circulation automobile et représentent donc des nuisances évidentes pour les piétons.

430 Il y a certaines sections du boulevard aussi qui seraient propices à une plus grande densité d'occupation du sol. Principalement aux abords du boulevard Saint-Laurent, même s'il y en a déjà une partie qui a été construite, il reste encore quelques terrains de part et d'autre du boulevard Crémazie qui pourraient être densifiés.

Or, conséquemment, le plan propose les trois orientations suivantes:

435 - dans un premier temps, assurer le maintien et la qualité des milieux de vie adjacents, en atténuant les nuisances causées par l'autoroute métropolitaine et le boulevard Crémazie;

- favoriser la densification et la diversification des activités économiques sur certains sites, tout en assurant la compatibilité des densités et du gabarit des constructions avec la fonction résidentielle avoisinante;

440

- et finalement, rehausser la qualité d'aménagement du domaine public de manière à rendre le boulevard plus sécuritaire et agréable pour les piétons et les cyclistes, que ce soit en élargissant les trottoirs, en assurant une certaine plantation d'arbres, un meilleur éclairage, etc.

445

Le troisième secteur, le secteur l'Acadie–Chabanel qui est en restructuration, qui a surtout été identifié à la Cité de la mode, qu'on retrouve ici, au cours des années 80. Et au cours des années 90, le secteur a connu une transformation importante avec l'implantation des grandes surfaces de commerce, d'abord ici un peu plus au nord sur le Marché Central, que ce soit le Costco, le Réno-Dépôt et des surfaces de moyenne importance un peu plus au sud.

450

Le secteur de la Cité de la mode aussi a connu un certain déclin, le nombre d'emplois a diminué de façon importante, même si on retrouve dans l'ensemble de ce secteur quelque 22 000 emplois, ce qui en fait l'un des secteurs industriels les plus denses à Montréal.

455

Et finalement, il y a un autre secteur industriel à l'ouest du boulevard de l'Acadie, coincé entre le boulevard l'Acadie et l'autoroute 15, surtout concentré dans le domaine de l'agroalimentaire et on retrouve quelque 14 hectares de terrains vacants.

460

Or, l'achalandage aux grandes surfaces de commerce et le transport des marchandises vers les secteurs industriels génère aussi des problèmes de congestion, en plus de créer des nuisances dans le quartier résidentiel limitrophe, principalement celui situé au sud de la Cité de la mode.

465

Le plan retient donc les orientations suivantes pour ce secteur:

470

- D'abord, favoriser le développement et la diversification des activités d'emplois. Dans le secteur industriel à l'ouest du boulevard l'Acadie, il s'agit surtout de soutenir la construction de nouvelles entreprises sur les terrains vacants. Et dans le cas de l'ancienne Cité de la mode, il s'agit d'envisager la réutilisation ou le réaménagement des édifices pour d'autres activités d'emplois.

475

- Deuxième orientation, améliorer les déplacements en transport collectif à pied et à vélo, et deux interventions principales sont prévues à cet effet en matière de transport collectif. On en a parlé un peu plus tôt. Donc, d'abord, une gare de train de banlieue à l'intersection de la rue Chabanel et, bien sûr, de la voie du CP, et également l'aménagement d'un lien SLR, donc de train de surface dans l'axe venant de la rue Jean-Talon. Et finalement, le plan propose aussi à cet égard d'emprunter le corridor ferroviaire de la voie du CP pour y implanter la Route verte.

480

- Troisième orientation, faciliter l'accès au secteur. Il s'agirait surtout donc, dans un premier temps, d'améliorer les accès vers le secteur industriel à l'ouest du boulevard l'Acadie,

donc depuis l'autoroute 15, en implantant une voie de service dans l'axe de la rue Jean-Pratte et d'élaborer aussi un plan de circulation pour résoudre l'ensemble des problèmes existant en matière de circulation de transport par camion, que ce soit à l'intérieur de secteurs industriels et du quartier résidentiel.

485

Un quatrième secteur, celui des boulevards Laurentien–Lachapelle. Alors, les abords du boulevard Laurentien au nord du boulevard Henri-Bourassa présentent un aspect particulièrement déstructuré. Et le Plan d'urbanisme désigne, comme on l'a vu un peu plus tôt aussi, ce même secteur, donc les abords du boulevard Laurentien et Lachapelle, comme secteur à revitaliser, de même que le secteur qui est un peu plus au sud dans l'axe du boulevard Marcel-Laurin.

490

Les abords du pont Lachapelle sont également désignés comme une des entrées de ville importante à mettre en valeur en profitant également du parcours riverain le long du boulevard Gouin Ouest. Et le plan propose aussi de prolonger le métro jusqu'à la gare Bois-Franc, qui est une gare de train de banlieue, pour en faire une gare intermodale.

495

Alors, les principaux enjeux de ce secteur de planification détaillée concernent globalement l'amélioration du cadre bâti et la gestion des nuisances causées par la circulation de transit. Dans un premier temps, il s'agira de mettre en valeur l'entrée de ville et le parcours riverain, d'intensifier les activités aux abords de la gare Bois-Franc pour, entre autres, accroître l'usage du transport collectif, et favoriser la construction de logements aux abords du boulevard Laurentien.

500

Un cinquième et dernier secteur de planification détaillée, le chemin de la Côte-de-Liesse. Alors, l'autoroute A-520 ou l'autoroute de la Côte-de-Liesse relie l'autoroute 20 et l'autoroute 40. Elle traverse un secteur industriel très étendu, très important, en complémentarité avec les activités aéroportuaires. On sait cependant que les deux échangeurs, autant celui avec l'autoroute 20 que celui de l'autoroute 40 particulièrement, présentent des problèmes de congestion très importants. Et la circulation locale de part et d'autre de l'autoroute de la Côte-de-Liesse est très difficile. Il n'y a que quelques accès de part et d'autre de l'autoroute, dans un axe nord-sud.

505

510

Alors, le plan préconise à ce sujet, dans un premier temps, d'évaluer la transformation de l'autoroute en un boulevard urbain, ce qui permettrait de faciliter les accès du nord vers le sud, et non seulement pour la circulation des camions mais même, à la rigueur, pour les piétons, parce qu'on sait qu'il y a des gens qui traversent cette autoroute de façon dangereuse.

515

Une deuxième orientation, il s'agirait d'assurer l'implantation d'entreprises aux abords du chemin de la Côte-de-Liesse pour assurer un encadrement du boulevard. C'est quand même aussi une adresse importante.

520

Et finalement, de rehausser l'image générale de ce corridor, qui est une des entrées de ville principale. Pensons aux gens qui arrivent à l'aéroport international de Dorval et qui veulent se rendre vers le centre-ville. Donc, il y a une entrée de ville à remettre en valeur à ce sujet-là.

525

Alors, ceci complète la présentation sur les cinq secteurs de planification détaillée. Je vais laisser la parole de nouveau à monsieur Sainte-Marie pour conclure la présentation.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

530

Merci. Alors, ce qu'on a vu correspond donc à un résumé des éléments relatifs aux enjeux panmontréalais. La deuxième partie du document, comme on l'a dit plus tôt, présente une série de documents spécifiques à chacun des 27 arrondissements.

535

Dans le document qui est soumis à la consultation publique et qui sera adopté par le conseil une fois qu'il aura été finalisé, on a donc pour chaque arrondissement une synthèse des orientations panmontréalaises, un agrandissement des cartes d'affectation du sol, de limites de densité de construction, des parcs et des espaces verts, et des secteurs de patrimoine bâti, de même que pour chaque arrondissement la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural.

540

Dans cette deuxième partie, une fois le plan adopté, viendront se greffer les chapitres spécifiques à chaque arrondissement. Vous avez peut-être participé à la démarche qui a été amorcée, il y a déjà plusieurs mois, dans chaque arrondissement quant à l'élaboration du chapitre d'arrondissement. Il sera donc introduit dans le Plan d'urbanisme à la demande du conseil d'arrondissement une fois le Plan d'urbanisme adopté et il viendra se situer dans cette deuxième partie.

545

La partie III du document correspond au document complémentaire, qui présente donc des règles et des critères qui devront être intégrés dans le zonage de chaque arrondissement. On s'entend, le zonage devra respecter l'ensemble du Plan d'urbanisme. Mais ici, dans le document complémentaire, on viendra préciser certaines règles précises qui devront être suivies relativement, par exemple, au paysage urbain, aux fonctions urbaines ou encore à l'importance de faire en sorte qu'il y ait cohérence de développement de part et d'autre des limites d'arrondissement.

555

Les étapes à venir. À la suite de la présente consultation publique, le Plan d'urbanisme sera donc finalisé et adopté par le conseil d'ici la fin de l'année. Par la suite, comme on l'a mentionné, les chapitres d'arrondissement viendront s'y intégrer à la demande des conseils d'arrondissement et on procédera également à la planification détaillée des 26 secteurs qu'on a mentionnés plus tôt.

560

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

565

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Sainte-Marie, monsieur Ducas.

570 Nous allons prendre une pause d'environ cinq minutes et, pendant cette pause, les  
personnes qui sont intéressées à poser des questions pourront s'inscrire à la table d'accueil à  
l'entrée de la salle. Le registre restera ouvert quand même un certain temps après la pause mais  
je vous invite à vous inscrire, et la commission vous entendra. Donc, de retour dans environ cinq  
minutes.

575 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

580

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

585

Aux personnes qui viennent, je demande d'éviter les sous-questions et de ne pas faire de  
préambule, sauf si c'est indispensable pour comprendre votre question. Je vous demande aussi  
de réserver vos opinions pour la deuxième partie. Enfin, je vous suggère de bien écouter les  
questions des autres citoyens et les réponses qui leur sont données.

590

Toutes les questions doivent être adressées au président de la commission, donc à moi,  
et les réponses doivent être aussi adressées à la commission. Mes collègues et moi, madame  
Chauvin et monsieur Beauchamp, pouvons intervenir en tout temps pour obtenir de l'information  
supplémentaire ou des clarifications.

595

We will now take questions for those who registered and I will ask you to come before the  
Commission. Of course, you may address your questions to the Chair in English or in French. I  
will allow two questions at a time. However, as the register stays open for a while, you may give  
your name again if you have additional questions. Please avoid preambles to your questions, also  
at this point please hold your opinion or comments, you will be given the opportunity to state them  
600 later.

600

Alors, j'appelle la première personne inscrite, monsieur Pierre Gagné. Oui, monsieur,  
veuillez vous asseoir.

605

**M. PIERRE GAGNÉ :**

Alors, bonsoir, monsieur le président. Merci de nous donner la chance de pouvoir poser  
des questions.

610

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.



**M. PIERRE GAGNÉ :**

615

Je voudrais aussi féliciter ceux qui ont préparé la présentation. Les points qu'ils ont soulevés sont sensibles à nous qui s'intéressons à l'avenir de Montréal.

620

Ceci dit, ma question est pourquoi on arrête la présentation de l'extension du métro à la jonction Bois-Franc plutôt que d'aller directement jusqu'à Gouin?

**LE PRÉSIDENT :**

625

C'est une question qui est très claire. Alors, monsieur Sainte-Marie, peut-être la mettre un petit peu dans le contexte de ce qui a amené à illustrer dans le plan un certain nombre d'éléments.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

630

On s'entend qu'on essaie dans le Plan d'urbanisme de couvrir l'ensemble des projets qui nous apparaissent faisables dans un avenir prévisible. L'horizon de planification du plan, je le rappelle, est de dix ans.

635

Le prolongement du métro vers Bois-Franc se ferait dans l'esprit de faire de la station Bois-Franc une station intermodale. Donc, les gens qui viendraient par train de Laval ou de la Rive-Nord pourraient donc prendre le métro pour se diriger vers le Centre de Montréal, le centre-ville, la partie ouest du Centre, beaucoup plus facilement que maintenant, à beaucoup plus de destinations que maintenant.

640

Le coût évidemment de prolongement du métro est très élevé, on le voit dans le dossier de Laval, c'est pourquoi on a été stratégiques dans les choix de prolongement de métro.

645

L'autre possibilité de prolongement est celle, comme on l'a dit plus tôt, du prolongement de la ligne 5 depuis la station Saint-Michel jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou. Ce qui arrive, c'est que le secteur d'affaires et de commerce d'Anjou s'est déjà développé avec une certaine densité qui correspond bien au niveau de desserte offert par le métro.

**LE PRÉSIDENT :**

650 Est-ce que mes collègues ont des questions complémentaires? Madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

655 Juste pour fins de compréhension, je ne réussis pas à localiser exactement la station Bois-Franc.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

660 Elle est ici sur la carte. On peut peut-être faire un agrandissement en allant voir la carte Saint-Laurent, une synthèse.

665 On voit peut-être ici un petit peu mieux. Le métro Côte-Vertu donc, présentement, la ligne de métro s'arrête ici à la station Côte-Vertu. La gare Bois-Franc est là, donc nécessairement là où est le chemin de fer à la jonction d'Ahuntsic et de Saint-Laurent, le long du boulevard Marcel-Laurin.

670 L'idée, c'est de prolonger le métro donc depuis Côte-Vertu jusqu'au boulevard Marcel-Laurin. Le tracé précis, c'est ce qui explique la flèche qui est en tireté, le tracé précis reste à déterminer. Est-ce qu'on viendrait faire deux stations? Trois stations? En passant un peu plus vers l'ouest? Un peu plus vers l'est? C'est à déterminer. L'objectif, c'est justement de se rendre jusqu'à l'actuelle gare Bois-Franc.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

675 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

680 Mais ce qu'on comprend pour l'essentiel, c'est que le parti choisi à ce stade-ci, monsieur Sainte-Marie, c'est de privilégier un terminus intermodal plutôt que d'aller jusqu'au bout du territoire de desserte éventuelle.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

685 C'est exact.

**LE PRÉSIDENT :**

690 Avez-vous une deuxième question, monsieur Gagné?

**M. PIERRE GAGNÉ :**

695 Oui. Juste un complément d'information. C'est parce qu'initialement, quand on a fait le premier dessin de métro, sur mon terrain et trottoir, j'ai encore le médaillon des arpenteurs et aussi ceux qui ont été faits au théâtre Commodore au coin de Grenet, qui accommoderait bien tout le terminus d'autobus. Mais on n'a pas droit à des commentaires, alors je vais passer à la deuxième question.

**LE PRÉSIDENT :**

700

Oui.

**M. PIERRE GAGNÉ :**

705

Pourquoi ne pas mettre plus d'emphase sur les détails? Dans la présentation, on insiste beaucoup sur le cadre et puis les grands axes et, enfin... oui, les grands axes d'aménagement et etc. Et souvent, je remarque que ce sont des détails qui amélioreraient beaucoup la présentation de la Ville.

710

Vous en parlez tantôt, par exemple à l'entrée du pont de Cartierville, c'est exact. Juste près de cet endroit-là, sur Salaberry, par exemple, on a une ligne de fils de l'Hydro-Québec et il y a assez de fils qu'on penserait que – ça va arriver tôt ou tard – ils sont à la veille de tomber dans la rue. Mais c'est une forêt d'arbres et puis, il y a une dizaine d'années, on avait convenu qu'on les enlevait. Ils sont toujours là mais ça donne un mauvais oeil. Et puis je pourrais vous donner une foule d'autres exemples comme ça.

715

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre question, c'est...

720

**M. PIERRE GAGNÉ :**

Alors, ma question est pourquoi ne pas porter plus d'attention aux détails? Parce que le détail, c'est ce qui fait finalement la beauté dans bien des choses. Et puis ici, bien, on s'en...

725

**LE PRÉSIDENT :**

Et les détails que vous avez l'esprit sont surtout d'ordre esthétique que...

730

**M. PIERRE GAGNÉ :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

735

Oui, amélioration de la qualité visuelle et ainsi de suite.

**M. PIERRE GAGNÉ :**

740

Oui. Un complément d'information. Sur Grenet, par exemple, où il y a le Manoir Cartierville, dans l'espace de ¼ de mille, il y a 28 poteaux de suite d'affichage pour dire «stationnez, stationnez pas, faites ci, faites ça». C'est impossible physiquement de lire ça.

**LE PRÉSIDENT :**

745

Très bien, monsieur Gagné, on va aller chercher des éléments de réponse. Parce qu'à la lumière de votre question, je pense qu'on touche aussi bien des objectifs de qualité visuelle que peut-être des règles concernant l'affichage et la signalisation, alors voir jusqu'où va le Plan d'urbanisme là-dessus.

750

Monsieur Sainte-Marie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

755

Le secteur dont parle monsieur Gagné fait l'objet d'une planification détaillée. Il s'agit du secteur Laurentien–Lachapelle, dont Sylvain Ducas a parlé un petit peu plus tôt. Il s'agit donc du secteur 4.18, pour lequel on retrouve des orientations et des balises d'aménagement aux pages 256 et 257.

760

On parle à la balise 7 de réglementer l'affichage commercial et l'implantation de panneaux-reclames de manière à limiter leur impact visuel sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest. On parle également au numéro 12 d'étudier la possibilité de déménager le poste d'Hydro-Québec et la ligne aérienne de transport d'électricité située sur les terrains immédiatement à l'est.

765

On peut regarder en plus de détail sur la carte, enfin, mon angle n'est pas très bon, mais on voit ici le boulevard Laurentien. Le poste d'Hydro-Québec se situe ici. Les panneaux d'affichage évidemment sont un peu partout et viennent effectivement nuire à la qualité visuelle de cette entrée de ville.

770

Donc, ces aspects-là et d'autres seront abordés dans la planification détaillée du secteur.

**LE PRÉSIDENT :**

775

Maintenant, monsieur Sainte-Marie, est-ce que, par exemple, le genre d'amélioration auquel monsieur Gagné fait allusion de caractère esthétique, lisibilité, etc., c'est limité uniquement à certains secteurs de planification détaillée?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

780 Ces éléments-là, non, s'appliquent à plusieurs secteurs aux entrées de ville. On l'a dit plus tôt, aux abords des autoroutes, aux abords des grands axes de circulation.

785 Il y a un plan à la page, qu'on va trouver, de la section 2.5, qui illustre l'ensemble de ces grands axes de voirie, aux abords desquels on souhaite effectivement porter une attention particulière à la qualité de l'aménagement. Il s'agit de la carte qui s'appelle *Les grands corridors de circulation* à la page 145. Et il y a donc un total de 22 axes qui sont identifiés, qui vont de l'autoroute 40 au boulevard Newman, en passant par le boulevard Pie-IX et la rue Lajeunesse.

**LE PRÉSIDENT :**

790 Est-ce qu'il y a des choses spécifiques qui sont prévues le long de ces corridors-là, au point de vue...

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

795 Oui. En fait, c'est toute l'action 14.1 qui porte là-dessus. Donc, on dit:

800 *«Assurer en collaboration avec les intervenants concernés une planification intégrée des projets d'infrastructures routières considérant les impacts des projets sur le milieu urbain environnant et cherchant à optimiser l'intégration urbaine des infrastructures.»*

On dit:

*«Régir en bordure des grands corridors de circulation...»*

805 – auxquels je viens de faire référence –

810 *«... de régir les constructions de manière à répondre aux préoccupations suivantes: en matière de qualité architecturale des bâtiments et de leur contribution au caractère d'ensemble des tronçons du réseau routier, de l'implantation et des hauteurs de bâtiments afin de favoriser un meilleur encadrement justement de ces corridors routiers et une densification générale d'occupation du sol.*

*À intégrer les enseignes commerciales au cadre bâti.»*

815 – donc à éviter les enseignes sur poteau, qui effectivement ont un impact visuel qui est peu souhaitable –

820 *«De réduire la visibilité des aires de stationnement et de manoeuvres d'entreposage et de manutention; et d'encadrer et de mettre en valeur les percées visuelles et les panoramas, notamment sur le mont Royal, le Centre des affaires ou d'autres éléments significatifs du paysage.»*

825 On parle également de l'importance de réglementer l'affichage commercial, de conserver et de mettre en valeur le couvert végétal et les autres éléments naturels, et d'accroître la plantation d'arbres aux abords de ces corridors routiers.

**LE PRÉSIDENT :**

830 Monsieur Sainte-Marie, est-ce que ces interventions-là relèvent de la Ville, des arrondissements, ou des deux?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

835 Des deux. Et on pourrait même ajouter du gouvernement du Québec et même du gouvernement fédéral, dans certains cas, puisque les autoroutes sont incluses dans ces grands corridors routiers, et la plupart des autoroutes évidemment sont de juridiction québécoise. Certaines, comme l'autoroute Bonaventure et les ponts Jacques-Cartier et Champlain, sont de juridiction fédérale.

840 Il y a donc une collaboration qui est déjà amorcée avec les gouvernements et il y a une collaboration également entre la ville. Les arrondissements font partie de la ville, mais entre les différentes parties de la ville.

**LE PRÉSIDENT :**

845 Très bien, merci, monsieur.  
Merci beaucoup, monsieur Gagné.

**M. PIERRE GAGNÉ :**

850 Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

855 J'appelle maintenant Jean-Pierre Fortin. Bonsoir, monsieur Fortin!

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

860 Bonsoir, monsieur le président. Moi, ma question, c'est par rapport au réseau vert que le Plan d'urbanisme... je sais que souvent, comme quand c'était à l'époque des... l'ancienne CUM faisait des parcs régionaux mais, souvent, c'était comme des gros parcs carrés où il n'y a pas nécessairement de lien entre eux autres.

865 Est-ce que le nouveau Plan d'urbanisme va tenir compte concevoir comme un réseau de parc linéaire? Peut-être pas nécessairement le faire un kilomètre par un kilomètre comme le parc

Angrignon, mais des corridors étroits et tu pourrais, entre autres, enchâsser une piste cyclable dedans continue, et qui pourraient relier éventuellement des parcs, soit qui fait le tour du bord de l'eau ou couper à certains endroits à l'île de Montréal parce qu'il y a des corridors institutionnels qui existent encore.

870

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense que votre question est très claire. On va aller voir donc les aspects linéaires en particulier du réseau vert, monsieur Sainte-Marie.

875

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On voit apparaître à l'écran la carte des parcs et des espaces verts. L'action 11.3 porte justement sur l'importance de mettre en réseau les grands parcs. Et mon collègue, Stéphane Conant, va élaborer là-dessus.

880

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Conant!

885

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

À la page 122 du document.

890

**M. STÉPHANE CONANT :**

Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

895

Très bien. On vous écoute, monsieur Conant.

**M. STÉPHANE CONANT :**

En fait, justement le Plan d'urbanisme identifie ce concept de Trame verte. Donc, pour faire un peu allusion non seulement aux parcs mais à l'ensemble des arbres qu'on peut retrouver sur le domaine public et sur le domaine privé, donc que ce soit les arbres qu'on retrouve en cour avant sur le domaine privé, que ce soit les arbres qu'on retrouve dans les parcs, les cimetières, les autres espaces publics. Et donc, la vision, en fait, qui est entretenue à l'égard de la verdure dans la ville, c'est plus que sur des espaces circonscrits que sont les parcs. En fait, la végétation est considérée de façon plus intégrée.

905

Le plan fait aussi allusion au projet de réseau des grands parcs, qui est en voie d'élaboration par la direction des parcs et des espaces verts, et qui fait suite au Sommet de

910 Montréal. Et dans le réseau des grands parcs, donc ce qu'on vise, c'est la création de liens  
physiques qui permettra de relier les grands parcs, donc que ce soit les pistes cyclables, mais  
également les circuits de transport collectif, de même que la désignation de certains liens routiers,  
donc de manière à mieux mettre en relation ces différents espaces verts et les quartiers qui les  
entourent.

915  
Donc, ce réseau-là préconise une meilleure intégration des espaces verts au tissu urbain  
environnant.

**LE PRÉSIDENT :**

920  
Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

925 Un parc, c'est une chose qui a un statut bien défini de protection. Est-ce que les liens  
entre les parcs ou la Trame verte ou la mise en réseau, est-ce que les corridors de mise en  
réseau ou ces choses linéaires qui vont relier des parcs, est-ce que ces choses-là vont avoir un  
statut de protection particulier ou si un bon matin quelqu'un décide qu'il coupe tous les arbres sur  
telle rue, qui faisait justement le lien entre deux. Quel est le statut juridique de ça?

930  
**M. STÉPHANE CONANT :**

C'est certain que le statut va demeurer attaché au domaine, que l'on parle du domaine  
privé ou du domaine public, d'une part.

935  
Il y a, d'autre part, en fait, la Politique de l'arbre qui est aussi présentée à la page 123 du  
Plan d'urbanisme, Politique de l'arbre qui émane de la même direction, politique qui préconise un  
meilleur contrôle justement de l'abattage des arbres. On en parle aussi dans le document  
complémentaire.

940  
Aussi, il y aura des règles et des critères visant à encadrer toute la question de l'abattage  
des arbres et des règles qui viseront aussi à maximiser la présence des arbres dans les projets de  
construction, ce qui fait qu'on viendra... en fait, on intervient dans le sens de maintenir, de  
maximiser le couvert forestier existant et d'encourager la plantation d'arbres à travers ces  
instruments-là.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

945  
950 Quand vous parlez d'abattage d'arbres, vous voulez dire qu'un propriétaire sur son terrain  
en ville ne peut pas couper ses arbres sans autorisation?

**M. STÉPHANE CONANT :**



955 Exactement, oui, c'est ça. Selon certains critères de diamètre, de taille des arbres, il y aura des règles et des critères qui s'appliqueront dans ce sens-là, oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

960 Est-ce qu'il y a une différence, à ce moment-là, entre les arbres qui sont dans la rue ou dans la façade qui donne sur la rue ou dans la cour arrière? Est-ce qu'il y a une différence entre les deux?

**M. STÉPHANE CONANT :**

965 Oui. En fait, le plan signale l'importance à accorder aux arbres en cour avant, donc aux arbres visibles sur le domaine public. Mais le document complémentaire établira des normes minimales qui s'appliqueront à certains calibres d'arbres, peu importe leur localisation.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

970 Et ça, ce sera pour l'ensemble des arrondissements...

**M. STÉPHANE CONANT :**

975 Oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

980 ... ou si ça doit être réassumé par chaque arrondissement?

**M. STÉPHANE CONANT :**

985 Il y aura des règles minimales qui devront être respectées par tous les arrondissements, oui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Merci.

990 **LE PRÉSIDENT :**

995 Juste peut-être dans le même ordre d'idée, il y a aussi une carte que vous avez présentée précédemment qui illustre le parcours riverain, qui est lui-même assez linéaire, merci, et sur lequel il y a soit déjà des parcours cyclables ou d'autres que vous prévoyez ajouter.

Il serait peut-être bon de faire allusion rapidement à ça comme complément d'information à l'endroit de monsieur Fortin.

**M. STÉPHANE CONANT :**

1000

Dans le concept de parcours riverain, il est bien évident que l'on signale l'importance à accorder à la protection et à la mise en valeur de l'ensemble des parcs en rive.

1005

On signale aussi, en fait, l'intention de maximiser l'accessibilité physique et visuelle à l'eau, notamment en instaurant un programme d'acquisition, donc de manière à, comme c'est le cas dans plusieurs arrondissements, aller récupérer toutes ces propriétés privées en berge de manière à les rendre accessibles ou, à tout le moins, à les renaturaliser, donc à redonner un peu de verdure sur ces espaces-là qui sont en rive.

1010

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Est-ce que vous avez une deuxième question, monsieur Fortin?

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

1015

Oui, un peu autour de ça encore. C'est à propos, justement on parlait de propriétaires, tantôt. Moi, je voudrais plutôt parler, oui, de propriétaires, mais ceux qui vont acheter de grandes surfaces de terrain, supposons ce sont des entrepreneurs pour faire du développement immobilier, par exemple, et puis est-ce qu'eux vont être assujettis à cette même loi-là ou...

1020

Comme si je donne en exemple les terrains de l'Hôpital Hippolyte-Lafontaine en bas de Ville d'Anjou, ça suit une ligne à haute tension entre autres, est-ce que le Plan d'urbanisme pourrait tenir compte et faire modifier des paramètres pour le traçage des rues, par exemple, décaler ça un peu plus, avoir une emprise... au lieu d'avoir 15 mètres d'emprise, peut-être en avoir 30, 40 mètres, faire un corridor linéaire?

1025

Comme le lac d'Anjou aussi, on bâtit autour de ça. O.K., le talus, ça reste verdoyant, mais il ne reste peut-être plus nécessairement grand place pour pouvoir éventuellement passer une piste et rejoindre le ruisseau de Montigny.

1030

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense que monsieur Fortin soulève une question importante. En somme, on ne parle pas juste d'un lien vert, mais d'un lien qui peut accueillir des fonctions associées à des liens verts comme les pistes cyclables.

1035

Alors est-ce que, en particulier, un propriétaire foncier peut être soit assujetti à des exigences à ce niveau-là ou amené à devoir respecter des partis d'aménagement qui éviteraient d'interrompre en quelque sorte un potentiel linéaire.

1040

**M. STÉPHANE CONANT :**

1045 Sur le parcours riverain, bien, en fait, monsieur fait référence à des projets d'assez grande envergure. Pour la question du parcours riverain, ce qui est avancé, ce sont des normes, des critères qui pourraient être régis par les outils que sont les PIIA, par exemple, où là on visera à maintenir soit des percées visuelles sur l'eau pour des projets qui seront situés, par exemple, dans les écoterritoires qu'on a vus tout à l'heure à la carte de patrimoine naturel. Et je pense que ça, c'est un meilleur exemple, en fait, pour illustrer le propos de monsieur.

1050 Par exemple, à l'écoterritoire de l'Anse-à-l'Orme, l'approche qui est préconisée par la Politique de protection de mise en valeur des milieux naturels, c'est une approche de négociation avec les promoteurs justement dans le cadre de projets de développement de plus grande envergure.

1055 Par exemple, ça a été le cas aux rapides du Cheval blanc notamment, rapides du Cheval blanc donc situés sur la rivière des Prairies, où là on a procédé à des échanges de terrains avec les promoteurs de manière à protéger, mettre en valeur des terrains qui présentent le plus grand potentiel, le plus grand intérêt en termes de caractéristiques naturelles.

1060 Donc, par le biais de négociation, et ça c'est vraiment au cas par cas, selon les projets, selon les promoteurs, la Ville intervient donc sur cette base-là de négociation, d'échange, d'entente avec les propriétaires pour préserver les milieux naturels qui sont tous caractérisés. Là, on s'entend, on connaît les milieux qui doivent être protégés et on essaie donc, par ces moyens-là d'entente, on essaie donc de les protéger au maximum et de les rendre accessibles lorsque  
1065 c'est pertinent de le faire.

**LE PRÉSIDENT :**

1070 Est-ce que ça peut s'appliquer à des projets de parcours linéaires significatifs comme celui qui, par exemple, pourrait emprunter les terrains de Louis H. Lafontaine et rejoindre un autre parcours vers Anjou dans le but de relier des parcours existants?

**M. STÉPHANE CONANT :**

1075 C'est aussi le cas dans d'autres secteurs de planification détaillée.

1080 Bon, le secteur Louis-Hippolyte-Lafontaine n'en est pas un, mais celui de la coulée verte du ruisseau de Montigny, justement les orientations étaient à l'effet de mettre en valeur ce corridor linéaire, donc cette coulée verte, on l'appelle *La coulée verte du ruisseau de Montigny*, de manière à rendre accessible la berge de ce ruisseau. On prévoit d'ailleurs l'aménagement d'un sentier polyvalent donc pour les cyclistes, les piétons le long de ce réseau-là.

1085 Mais c'est donc possible d'envisager ce genre d'entente dans des développements qui longent des espaces comme ça, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

1090 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1095 En réponse à la première question de monsieur Fortin, vous avez parlé de la Politique de l'arbre. Je ne me souviens pas si la politique traite non seulement de l'abattage mais également des obligations de plantation. C'est la deuxième question de monsieur Fortin quand il fait référence à un grand secteur développé par un promoteur immobilier.

Est-ce qu'il y a des outils dans la réglementation d'urbanisme qui oblige à planter un certain nombre d'arbres ou d'arbustes suite à la construction de logements, par exemple?

1100 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Un des éléments effectivement de la Politique de l'arbre est d'augmenter le nombre et la diversité d'arbres publics plantés annuellement.

1105 Par rapport aux arbres privés, c'est le zonage d'arrondissement qui va déterminer les exigences en cette matière.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1110 Est-ce qu'il est prévu de mettre une règle minimale au document complémentaire concernant la plantation d'arbres dans les nouveaux développements?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1115 Pour l'instant, non.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci.

1120

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Des compléments d'information pour le moment ou pas vraiment?

1125 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Ça va.

1130 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la Politique de l'arbre est en vigueur ou si c'est une politique en voie d'élaboration?

1135 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Encore une fois, c'est une politique qui est en voie d'élaboration et qui, je pense, va être soumise à la consultation publique d'ici la fin de l'année, de façon à être adoptée aussi d'ici la fin de l'année.

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1145 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est une politique qui est élaborée par le Service des parcs.

**LE PRÉSIDENT :**

1150 Merci, monsieur Fortin.

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Merci.

1155

**LE PRÉSIDENT :**

J'appelle maintenant madame Nicole Latulipe. Bonsoir, madame Latulipe.

1160 **Mme NICOLE LATULIPE :**

Bonsoir! Ma première question touche le logement abordable. L'année dernière, je sais que la Ville de Montréal a présenté un mémoire sur le logement abordable, puis elle définissait les critères et puis le nombre de logements qu'elle entrevoyait construire pour dix ans. Je pense que  
1165 c'est 13 000, ce que j'avais lu, en tous les cas.

Et je me demandais si la Ville, dans son Plan d'urbanisme, avait statué sur certaines recommandations vis-à-vis du logement abordable. Et ensuite, comment elle voyait la mise en

1170 oeuvre de la construction de ces logements abordables là, dans ce sens comment elle pourrait  
s'assurer qu'il y a des logements abordables de construits dans l'ensemble des arrondissements et  
non seulement dans les arrondissements qui constituaient l'ancienne Ville de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

1175 Très bien. On va aller chercher l'information. Peut-être faire un bref rappel, monsieur  
Sainte-Marie, des approches en matière de logement abordable. Et je retiens aussi de la question  
de madame Latulipe cet aspect qui vise, dans le fond, à distribuer éventuellement le parc de  
logement abordable à travers tout le territoire, selon les besoins.

1180 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On a mentionné plus tôt l'objectif de construire, dans les dix ans suivant l'adoption du Plan  
d'urbanisme, de 60 à 75 000 nouveaux logements. La part de logements abordables ou de  
logements sociaux parmi ces nouvelles constructions n'est pas quantifiée dans le Plan  
1185 d'urbanisme.

Par contre, on annonce la mise en place d'une Stratégie d'inclusion du logement  
abordable, qui justement viendra fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs précis quant à la  
présence de logement abordable en général et un peu partout sur le territoire, et qui mettra en  
1190 place également différents outils permettant d'atteindre ces objectifs, par exemple en matière  
d'exigence lors de la vente de terrains municipaux, d'optimisation des programmes de subvention  
en habitation, de critères de priorité lors de sélection de projets bénéficiant d'investissement  
public, par exemple en matière de réhabilitation des sites contaminés, ou d'adaptation de  
certaines normes d'urbanisme et de mise au point de mesures d'incitation pour les promoteurs.

1195 **LE PRÉSIDENT :**

Dans les objectifs d'unités d'habitation que vous avez évoqués dans votre présentation,  
est-ce qu'il y a un nombre ou une proportion de logement abordable qui est prévu?

1200 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Effectivement, cette proportion-là ou ce nombre-là ne sont pas déterminés comme tels.  
Le nombre n'est pas déterminé, n'est pas quantifié.

1205 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il le sera éventuellement? Et, si oui, de quelle manière prévoit-on le faire?

1210 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Ce qui est prévu, c'est que la Stratégie d'inclusion du logement abordable fixe ces objectifs quantitatifs là et aussi les moyens pour les atteindre.

1215 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Chauvin.

1220 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

L'objectif de construction de 60 000 à 75 000 nouveaux logements sur une période de dix ans, est-ce qu'on a établi un pourcentage de logements pour locataires versus pour propriétaires au sein de l'objectif?

1225 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

L'objectif général est d'assurer une diversité de logements répondant à l'ensemble des besoins des Montréalais, tant en termes de mode de propriété, de types de bâtiment, c'est-à-dire des unifamiliales, des duplex, des constructions, des conciergeries, etc. Mais la proportion de chaque type n'est pas fixée. Donc, la proportion de logement locatif n'est pas fixée non plus.

1230 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Est-ce que dans les études que vous avez déposées, que je n'ai malheureusement pas tout lues, il y en a qui font état des besoins en termes de typologie de logement dans les différents secteurs de l'île de Montréal? Parce que j'imagine que l'objectif s'appuie sur un certain nombre d'études, est-ce que ces études-là comprennent, entre autres, une évaluation de la diversité des besoins pour répondre à la diversité des logements.

1240 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Mais justement l'objectif reste au niveau général, parce que les besoins ne sont pas clairement quantifiables. Donc, l'idée, c'est de faire en sorte que la Ville fasse un suivi constant de la situation. Et par ces différentes mesures, notamment ces programmes de subvention viennent ajouter ou soutenir une croissance plus forte des éléments qui ne sont pas produits par le marché.

1245 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Vous avez une acétate qui montre le potentiel de nouveaux logements par secteur sur l'île de Montréal. Est-ce que ce potentiel-là est indépendant de la tenure, c'est-à-dire locatif ou privé?

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

1255 C'est exact. Ce potentiel-là est fondé essentiellement sur les superficies soit vacantes, soit à réaffecter à des fins résidentielles et sur des scénarios d'hypothèse de densité. Mais le même immeuble, même ce qui a l'air d'un triplex, peut être un condo ou peut être locatif. Évidemment, c'est la même chose pour les immeubles plus gros; on peut avoir des maisons en rangée qui sont locatives ou qui sont en condos.

1260 Donc, le mode de tenure effectivement est complètement indépendant du potentiel qui est identifié sur cette carte.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1265 Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

1270 Dites-moi, monsieur Sainte-Marie, est-ce qu'il y a des moyens par lesquels les arrondissements seront tenus d'offrir une certaine proportion de logements abordables ou si les arrondissements peuvent s'exclure en quelque sorte de programmes de logements abordables?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1275 Ce qui est prévu, c'est que la Stratégie d'inclusion du logement abordable s'applique sur tout le territoire de la ville. Et effectivement, non, les arrondissements ne pourront pas s'y soustraire.

1280 **LE PRÉSIDENT :**

Et la Stratégie d'inclusion, peut-être très rapidement pour le bénéfice de madame Latulipe, en quelques mots la rappeler, même si la question a déjà été soulevée.

1285 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1290 Bien, l'idée, c'est justement de faire en sorte de s'assurer qu'il y ait du logement abordable par les moyens qu'on a évoqués tantôt. À la fois les objectifs et les moyens seront précisés dans cette stratégie, qui sera rendue publique cet automne, de façon à être soumise à la consultation publique. Alors, nos collègues du Service de l'habitation travaillent d'arrache-pied là-dessus en ce moment.



**LE PRÉSIDENT :**

1295 Et elle pourrait comprendre, par exemple, des obligations faites aux entrepreneurs d'inclure des...

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1300 Présentement, la Ville n'a pas le pouvoir d'exiger une part de logement abordable, mais il est possible que la Ville justement étudie cette chose-là, que la Ville demande d'obtenir ce pouvoir de façon à fixer un pourcentage minimum – dans les projets d'importance, on s'entend – un pourcentage minimum de logements à prix abordable.

1305 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Oui, monsieur Beauchamp.

1310 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

Est-ce qu'il y a des exemples d'autres municipalités qui ont ce pouvoir-là?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1315 Au Québec, non. Mais ailleurs en Amérique du Nord, oui, Vancouver, par exemple, Ottawa également, beaucoup moins loin, et plusieurs villes aux États-Unis aussi.

1320 Évidemment, la problématique est différente. Montréal a la particularité d'avoir, et depuis longtemps, des programmes de subvention qui lui permettent donc d'influencer le marché. Souvent, dans les autres villes, il n'y a pas de programme de subvention et on procède donc plus par des exigences réglementaires. Mais un n'exclut pas l'autre.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

1325 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1330 Madame Latulipe, vous auriez une deuxième question?

**Mme NICOLE LATULIPE :**

1335 Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous écoute.

1340 **Mme NICOLE LATULIPE :**

Je suis très heureuse de voir que la Ville se soucie des abords des entrées, parce que c'est un peu une fenêtre et puis notre première publicité avec les gens qui entrent. Dans cette optique-là, je me demande si la Ville a pensé, aurait une stratégie pour revaloriser le boulevard Henri-Bourassa aux abords du pont Papineau et du pont... l'autre, le suivant vers l'ouest.

Parce qu'étant donné que ça va être une période stratégique, puisque le métro qui va à Laval va ouvrir et donc on va avoir, on espère, moins de voitures qui vont entrer dans la ville. Et l'optique serait de quand même redonner... réunir de chaque côté du boulevard Henri-Bourassa qui font partie du même quartier, mais qui sont vraiment séparés par ce couloir-là qui est un couloir de haute fréquentation, si on veut.

**LE PRÉSIDENT :**

1355 Alors, on va aller voir s'il y a des projets destinés à rendre le boulevard Henri-Bourassa plus convivial, si on veut.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1360 On a parlé plus tôt des secteurs de planification détaillée, des 26 secteurs qui sont annoncés ici, qui se veulent de portée panmontréalaise, soit qu'ils concernent plus d'un arrondissement ou bien qu'ils portent sur des secteurs qui ont vraiment, comme l'échangeur de Dorval, un impact panmontréalais.

1365 Il y aura également dans les chapitres d'arrondissement des secteurs de planification détaillée nécessairement de portée plus locale. Et justement, le secteur qui est évoqué par madame, le secteur Papineau–Henri-Bourassa, est un secteur de planification détaillée local pour l'arrondissement d'Ahuntsic–Cartierville. Et l'objectif, c'est justement ça, de profiter du prolongement du métro pour retisser de façon plus urbaine le boulevard Henri-Bourassa.

1370 Il y aura d'ailleurs sur le site même de la station Henri-Bourassa des terrains qui seront dégagés, qui offriront un certain potentiel. On est plus loin de Papineau, mais l'idée évidemment est plus large.

1375 **LE PRÉSIDENT :**

Quand on a, disons, une situation comme un boulevard à plusieurs voies du type boulevard Henri-Bourassa qui devient effectivement peu agréable à parcourir comme piéton, quel

1380 genre de mesures plus spécifiques – peut-être pas toutes les énumérer, mais à titre d'illustration –  
peut-on envisager pour le rendre plus agréable ou plus sécuritaire?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1385 Plus agréable, plus sécuritaire pour les piétons en particulier, bien, il faut s'assurer, bien  
sûr, que les trottoirs sont suffisamment larges. Il faut s'assurer qu'il y a une végétation aussi le  
long des trottoirs, que les bâtiments se situent le plus possible en bordure des trottoirs de façon à  
former un mur continu.

1390 Il existe des exemples déjà à Montréal de rues où le niveau de circulation est élevé mais  
les piétons se sentent tout de même à l'aise. Je pense, par exemple, au boulevard Saint-Laurent,  
qui accommode un flux de circulation automobile qui est assez important. Ce n'est peut-être pas  
l'idéal, mais les piétons y trouvent malgré tout leur compte. Il y a des exemples européens, bien  
sûr, nombreux en cette matière.

1395 On a eu tendance souvent en Amérique du Nord à essayer de concevoir les artères avant  
tout pour les véhicules, ce qui nous mène à des choses comme la rue Sherbrooke dans l'est de  
l'île ou le boulevard des Sources dans l'ouest, ou le boulevard Newman à LaSalle, qui sont  
vraiment orientés vers l'automobile, ce qui n'est pas du tout évidemment ce qui est souhaité dans  
l'avenir.

1400

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Merci beaucoup, madame Latulipe.

1405 Juste avant de passer à la prochaine personne qui est inscrite, je voudrais vous dire que  
le registre, pour ceux qui veulent poser des questions toujours, va être ouvert encore quelques  
minutes. Après quoi, la liste sera complète. Et plus tard, à une autre courte pause, on l'ouvrira  
pour les gens qui veulent donner leur opinion. Alors, il est toujours temps de donner votre nom si  
vous avez des questions.

1410

J'appelle maintenant monsieur Zachari.

Alors, madame Maria Worton. Bonsoir, madame, good evening!

1415 **Mrs. MARIA WORTON :**

Bonsoir! I live on Saint-Urbain and I'm a member of the Opened Windows Movement on  
Saint-Urbain. And right now, we're currently circulating a petition. We have hundreds of  
signatures of the residents complaining about the really high levels of pollution, speed, noise and  
1420 ...

**THE CHAIRMAN :**

I'm sorry. What specific area are you referring to?

1425

**Mrs. MARIA WORTON :**

I'm referring to rue Saint-Urbain which is in the Jeanne-Mance district.

1430

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

La rue Saint-Urbain?

**Mrs. MARIA WORTON :**

1435

Yes. And it runs from ... it's a long road.

**THE CHAIRMAN :**

1440

And what would be your question? What would be your first question?

**Mrs. MARIA WORTON :**

1445

Well, my first question will be, it's being treated as a highway and we would like it to be recognized for what it is, and that's a residential street. It's a designated residential street being treated as a three-lane highway during the rush hours.

**THE CHAIRMAN :**

1450

Well, actually, that's a comment or a wish, but I will convert it into a question.

**Mrs. MARIA WORTON :**

1455

Thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

1460

Qu'est-ce qui est prévu, monsieur Sainte-Marie, quand on a des artères bordées de résidences mais qui servent effectivement aux déplacements majeurs? Qu'est-ce qu'on peut envisager là-dessus? En particulier peut-être en ayant à l'esprit une rue comme la rue Saint-Urbain.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1465

La rue Jeanne-Mance.

**LE PRÉSIDENT :**

Ou Jeanne-Mance, oui.

1470

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Commençons d'abord par rappeler que, dans la section ...

1475

**THE CHAIRMAN :**

I'm sorry. Do you understand French or perhaps it would be better ...

**Mrs. MARIA WORTON :**

1480

I do but not when I'm nervous.

**MR. PIERRE SAINT-MARIE :**

1485

Let's first mention that, in Section 2.1, the Charter of ...

**LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous vous approcher de votre micro? Parce qu'on en perd.

1490

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui.

1495

**LE PRÉSIDENT :**

Effectivement, la sonorisation de cette pièce est assez terrible. Alors, malgré tous les efforts de monsieur Ouellette ...

1500

**MR. PIERRE SAINT-MARIE :**

So, on page 13 of the document, there is what is called the Charter of Quality Living Environments - I'll get my English document in a second - where a series of criteria are spelled out that correspond to a high level of living environment. So, these include, as we mentioned earlier, a diversity of housing types...

1505

*«A varied range of housing units;*

*High-quality architecture;*

*Comfortable, safe and universally accessible public spaces;*

1510 *A qualify living and urban environment that ensures the safety, well-being and tranquillity  
of residents, and promotes individual development and social harmony;  
Public spaces and parks ...»*

and so on. So, the issue of tranquillity is very important in living environments.

1515

More specifically in reference to the question, we'll talk about traffic, appeasement measures. And I'll ask my colleague, Alain Trudeau, to develop on that.

**THE CHAIRMAN :**

1520

Mr. Alain Trudeau. I will also ask you, Mr. Sainte-Marie or Mr. Trudeau, taking into consideration the structure of the streets in Montreal with long north/south thoroughfares, will that be reexamined in view indeed of giving back a more residential tranquillity status to some of those thoroughfares?

1525

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

I'm sorry, I don't remember the name of the... but she's right. Saint-Urbain Street is a ...

1530

**MR. PIERRE SAINT-MARIE :**

Jeanne-Mance.

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

1535

Jeanne-Mance? Oh! I thought it was Saint-Urbain.

**Mrs. MARIA WORTON :**

1540

Saint-Urbain.

**THE CHAIRMAN :**

Jeanne-Mance and Saint-Urbain. Saint-Urbain.

1545

**Mrs. MARIA WORTON :**

It's Saint-Urbain.

1550

**THE CHAIRMAN :**

Saint-Urbain you're referring to.

**Mrs. MARIA WORTON :**

1555

You asked me where it was and it's in the Jeanne-Mance district.

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

1560

Saint-Urbain is a very busy street. And as we mentioned previously, we try to bring people, who use their car, to put the «automobilistes» on the same street. We try to bring the cars into the residential area. We discussed this several times.

1565

And at one point, we don't have the choice to bring them on the level of the street which is designed for this kind of traffic. Unfortunately, Saint-Urbain is one of those because it's one of the few streets which give an access from the north shore to almost downtown.

1570

But at the same time, we are conscious of this and we are also, as Mr. Saint-Marie just mentioned, aware of the tranquillity in the neighborhood. That's why we have a series of measures to try to encourage the people who use their car to switch to transit. That's why more or less in the same corridor we have several projects. One of them is the «système léger sur rail» which is the light rapid transit which is a bit west of Saint-Urbain, is on Park Street.

1575

The red line here is a corridor where we are studying a proposal to construct a light rapid transit so we could bring more people using this system instead of using their car. Also, the STM is working on other measures.

1580

It's a bit further east, but a lot of people who are going downtown, sometimes they pick a route. Sometimes it could be directly through Pie IX or directly through Papineau. And certain people, because they're going downtown, will decide to use Saint-Urbain. If we could bring them or encourage them to use another mode of transportation in the same corridor and bring them downtown, at the same time we could reduce the amount of people who are using their car and are driving on Saint-Urbain Street.

1585

So, it's a series of measures that we're putting together to try to reduce the amount of people who are using their car all over the place or all over the major streets, but we're working on this right now. And as I say, Saint-Urbain is recognized and designed also to accommodate this kind of traffic.

1590

**THE CHAIRMAN :**

1595

Mr. Trudeau, taking into account of course what you just said about privileging public transit and things like that, nonetheless we could assume from your answer that Saint-Urbain will maintain a somewhat heavy automobile traffic.

Having said that, can you consider or can you rather explain what kind of additional measures may be taken even on somewhat heavily traffic streets to make it more ...

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

1600

Yes. A series of measures that we call «traffic calming» could be designed. The major one is the impacts coming from the speed of the cars, specially the speed of trucks. One thing is to try to enforce the by-law. Right now, it's 50 kilometers per hour, but I'm sure if we go there right now, we could see a lot of cars and a lot of trucks that are driving faster than this. So, one thing is to...

1605

**Mrs. MARIA WORTON :**

Often 80 and 90 kilometers.

1610

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

Excuse me?

**THE CHAIRMAN :**

1615

Please listen to the answer.

**Mrs. MARIA WORTON :**

1620

Oh! I'm sorry.

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

1625

One of the things is to enforce the actual by-laws. And also sometimes people want to speed, because the traffic lights are not synchronized. So, if we could assure the people who are using a street that if they drive at a certain speed, and the traffic lights are synchronized, so maybe they will say, «Oh! If I drive at 40 kilometers per hour, I'm not driving too fast» and all the lights will be synchronized. So, this avoids people of speeding, because very often the traffic lights are not synchronized, people have the tendency to sort of ... they try to beat the red light and they go faster. And obviously, it turns red, and they brake, and this causes a lot of problems.

1630

So, it's a series of little measures put together that could have an impact on the tranquillity of the residents who live along Saint-Urbain Street.

1635

**THE CHAIRMAN :**

Madame Chauvin.



**Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

1640

Are there any specific attention with respect to the truck routes? Is there something, traffic calming measures or truck routes identified in the City of Montreal?

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

1645

Yes. The City of Montreal, the former City of Montreal had adopted a truck route plan and the new City of Montreal will have to approve one also. I'm not sure if Saint-Urbain is recognized as a truck route plan. But sometimes to avoid the nuisance at a certain point of time, the trucks are not allowed to go on certain streets after 7 o'clock at night. And only a few streets, on the truck route plan of the former City of Montreal, only a few corridors will allow the trucks to go 24 hours. In fact, it's a few streets east/west and a few streets north/south.

1650

And when we propose this to the Truck Driver Association, they say, «It's a real pain for us because, now, we have to make big detours.» But at the same time, we say, «Okay. Maybe it's a pain for you, but also it's a big satisfaction for the residents who are not penalized by the nuisance caused by the trucks that are using a street in the middle of the night.»

1655

**THE CHAIRMAN :**

1660

Okay.

**MR. ALAIN TRUDEAU :**

So, that's also another measure that could be put in place to reduce the nuisance.

1665

**THE CHAIRMAN :**

Mrs. Worton, would you have a second question?

1670

**Mrs. MARIA WORTON :**

Yes, I do. About three years ago, trucks were rerouted from Saint-Denis and routed down Saint-Urbain which does see traffic 24 hours a day, trucks rather. And we would like to know if the City could organize the retraction of that by-law. Could the City... on voudrait avoir le retrait des règlements qui désignent Saint-Urbain comme artère principale pour les camions poids lourds.

1675

**LE PRÉSIDENT :**

1680

Quelle est votre question? What's your question?

**Mrs. MARIA WORTON :**

1685 So, the question is, could the City organize for the retraction of that by-law that was instigated three years ago?

**THE CHAIRMAN :**

1690 That's a request you're making actually. So, that would be in the second part, but still maybe Mr. Sainte-Marie could give us an idea of the process through which questions like that, like routing trucks, is managed. Monsieur Sainte-Marie?

**MR. PIERRE SAINT-MARIE :**

1695 The City is currently preparing a transportation plan that will include a new truck route plan. This transportation plan will be submitted to public consultation in the spring of next year and, of course, that will be the occasion for requests, such as this one, to be presented.

1700 Obviously, the best way to present it would be to suggest an alternative route since, of course, trucks have to be somewhere. But there are perhaps more industrial areas that can be crossed, highways and so on that can be used.

**THE CHAIRMAN :**

1705 Mr. Sainte-Marie, so, what you're saying first is that through the Politique de transport, a question like that could be handled and there indeed will be public hearings where questions like that could be brought forward.

1710 And, secondly, to make sure we understand, traffic routes are established through municipal by-laws, so that go through the process of by-law adoption and, to be modified, it's... it's not discretionary to a civil servant to establish those routes.

**MR. PIERRE SAINT-MARIE :**

1715 No. It's definitely a by-law that's adopted by city council.

**THE CHAIRMAN :**

1720 Madame Chauvin?

**Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

1725 I believe that Communauté Métropolitaine de Montréal also has some responsibilities regarding the automobile and truck transportation on the island. How do these responsibilities link with those of the City of Montreal and of its boroughs?

**MR. PIERRE SAINT-MARIE :**

1730 That's a good question. The law asks the Communauté Métropolitaine de Montréal to designate the arteries. So, of course, that's being done in cooperation with the various cities involved. The strange thing is that once these arteries have been designated, it's not very clear what should be done about them.

1735 Obviously, a series of traffic criteria should be implemented to facilitate traffic on these arteries, but that's not clearly the case. So, the City is essentially largely responsible for traffic on its territory.

**Mrs. CATHERINE CHAUVIN, Commissioner :**

1740 Thank you.

**THE CHAIRMAN :**

1745 So, thank you very much, Mrs. Worton.

**Mrs. MARIA WORTON :**

Thank you.

1750 **THE CHAIRMAN :**

And there will be a short break now. Il y aura une pause pour l'inscription des gens qui ont des mémoires à soumettre ou qui veulent faire des interventions.

1755 Avant ça, ma collègue a peut-être une ou deux questions à poser, un complément d'information. Je m'excuse, madame Chauvin.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1760 Je profite du fait qu'il n'y a pas beaucoup d'interventions dans l'assemblée pour vous adresser quelques questions complémentaires. Des fois c'est des questions techniques, je ne demande pas qu'on ait une réponse tout de suite.

1765 Donc, j'ai pris la peine de regarder un peu plus attentivement le document complémentaire qui n'a pas fait l'objet de beaucoup d'intervention. Je me rends compte, par exemple, je ne sais plus -- en tout cas, c'est le numéro 1.5, où on encadre toutes les modifications aux bâtiments, les agrandissements, tout ça, mais il n'y a rien qui concerne les démolitions.

1770            Alors, j'aimerais qu'on m'explique comment se fait la gestion des démolitions et si c'est comme extérieur à l'envergure du Plan d'urbanisme. En tout cas, en termes de réglementation, comment sont gérées les démolitions.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1775            On s'entend que dans l'ensemble des secteurs patrimoniaux qui sont identifiés par le Plan d'urbanisme et qui correspondent à peu près à un cinquième du territoire, les démolitions évidemment sont gérées de façon très stricte, de façon à préserver le caractère patrimonial justement de chacun de ces secteurs.

1780            Par contre, sur le reste du territoire, je pense qu'il n'y a rien de particulier de prévu quant à la réglementation de démolition, c'est-à-dire que c'est laissé à la réglementation de zonage de chaque arrondissement.

1785            Ma collègue Hélène Gauthier, qui est de la Division de la réglementation et qui travaille donc à l'élaboration du document complémentaire, va élaborer là-dessus et peut-être corriger ce que j'ai dit.

**LE PRÉSIDENT :**

1790            Madame Gauthier, on vous écoute.

**Mme HÉLÈNE GAUTHIER :**

1795            Alors, je ne pourrai pas élaborer trop longtemps, parce que cette question-là des démolitions relève effectivement des arrondissements et les arrondissements ont des procédures qu'on pourra vous préciser, mais qui font en sorte que les projets de démolition sont soumis au comité conseil d'urbanisme des arrondissements avant d'être soumis au conseil d'arrondissement.

1800            Donc, il y a une révision des projets de démolition. Et dans certains cas, les démolitions, si on parle de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, sont également examinées par le Conseil du patrimoine.

1805            Alors, on pourra apporter des précisions peut-être, si vous le souhaitez, sur cette question-là.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Est-ce qu'il y a un règlement sur les démolitions?

1810            **Mme HÉLÈNE GAUTHIER :**

Chaque arrondissement a ses règlements, mais je vais vérifier cette question-là pour ne pas donner de réponse erronée.

1815 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Merci beaucoup.

1820 Une question peut-être un peu plus spécifique. C'est que j'ai remarqué dans le document complémentaire une volonté d'encadrer l'installation d'antennes sur le territoire de la Ville de Montréal, notamment pour des fins d'esthétique ou de visuel.

1825 Je me demandais si – des fois, en urbanisme les définitions sont importantes. Dans cette ère de communication, il y a des systèmes sur le plan technique qui émettent et d'autres qui reçoivent des signaux. Je ne sais pas si les antennes, comme mot, ça couvrent les deux types de dispositifs et je ne sais pas si le document complémentaire vise les deux types. Parce qu'il y a des antennes, par exemple, de communication sur le mont Royal qui sont énormes, mais il y a aussi tous les systèmes paraboliques de captage individuel dans les maisons.

1830 Puis la terminologie utilisée, il y a peut-être un lexique que je n'ai pas vu ou que je n'ai pas eu le temps de trouver, je ne sais pas qu'est-ce qu'on vise finalement dans cette partie-là.

**Mme HÉLÈNE GAUTHIER :**

1835 En effet, on vise toutes ces installations-là. Si vous regardez cette section-là, elle se trouve dans la section du paysage. Alors, la volonté, c'est vraiment de contrôler dans la mesure du possible les composantes construites à l'intérieur évidemment de la juridiction municipale sur ces questions-là. Mais on parle des dispositifs importants qui sont souvent attachés aux grands immeubles et également des antennes paraboliques qui sont souvent fixées sur les balcons ou sur  
1840 les façades des bâtiments. Alors, on parle de toutes ces installations-là.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1845 Dans le Plan d'urbanisme – je ne pourrais pas dire quelle action – on vise à protéger les lieux de culte et à limiter leur transformation à des fins d'autres usages.

Est-ce que cet objectif-là est inscrit quelque part dans le document complémentaire? Est-ce qu'on prévoit établir des règles minimales pour la transformation de lieux de culte?

1850 **Mme HÉLÈNE GAUTHIER :**

Non, ce n'est pas dans le document complémentaire qu'on trouve...

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1855 Oui, mais évidemment, la réglementation de zonage et le contrôle des usages doit être conforme à l'ensemble du Plan d'urbanisme. Alors, effectivement, ce n'est pas dans le document

complémentaire qu'on fait référence aux lieux de culte mais plutôt dans l'affectation du sol, qui a autant de portée que le document complémentaire.

1860

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Il m'en reste juste une, c'est une petite.

1865

J'ai lu un document sur le transport, puis j'ai appris que les normes de mesure de bruit étaient différentes pour les bruits d'origine aéroportuaire, qu'elles étaient exprimées en dB(D) et non pas en dB(A), pour acoustique, comme le bruit qu'on observe d'habitude.

1870

J'aimerais qu'on nous fournisse peut-être une description de ces types de mesure de bruit, qu'on soit sur le bord d'une autoroute en dB(A) ou sur le bord d'un aéroport en dB(D), peut-être pas maintenant mais éventuellement.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1875

Si vous permettez, on le fera par écrit. Parce qu'évidemment, c'est assez technique. Il s'agit effectivement d'une mesure de calcul qui est différente.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

1880

Je vous remercie.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

C'est une façon différente de mesurer la chose.

1885

**LE PRÉSIDENT :**

1890

Bien. Alors, nous allons maintenant prendre la pause qui était annoncée pour permettre aux personnes qui veulent exprimer leur opinion ou faire des commentaires de s'inscrire et nous revenons dans cinq minutes.

Et messieurs de la Ville, merci. Vous pouvez aller dans la salle.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

1895

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

1900

Alors, nous reprenons. Il y a trois personnes ou intervenants qui ont demandé à être entendus durant cette deuxième partie. Bien sûr, on a avantage à faire la présentation aussi

brève que possible, de telle sorte que la Commission, elle, puisse avoir le temps de vous poser quelques questions.

1905 J'appelle en premier lieu Pierre Lacoste et Cliff Carrie. Messieurs, bonsoir, prenez le temps de vous installer. Et évidemment, j'aimerais que vous nous disiez qui vous êtes. Nous vous écoutons.

**M. CLIFF CARRIE :**

1910 Bonsoir! Mon nom est Cliff Carrie. Je suis conseiller d'arrondissement de l'arrondissement Mont-Royal et également président du comité consultatif d'urbanisme. Et je suis accompagné de monsieur Pierre Lacoste, qui est notre directeur de l'aménagement urbain et service aux entreprises.

1915 Le mémoire qu'on dépose ce soir touche à trois secteurs de planification détaillée qui sont déjà identifiés, surtout dans le premier qui est celui de la plus grande importance à nos yeux sur les trois, en termes de peut-être d'ajouts d'information complémentaire, additionnelle, c'est le premier. Les deux autres s'intègrent très bien déjà avec le Plan d'urbanisme comme il a été  
1920 présenté.

Alors, on veut ajouter des enjeux additionnels sur ces secteurs de planification détaillée et on veut élaborer ce que nous voyons comme un potentiel de développement important dans un milieu, dans le cadre du premier enjeu, qui est déjà en voie de changement et où graduellement  
1925 les portes vont se fermer si on ne prend pas une action assez rapide dans ce secteur-là. Et c'est pour ça qu'on amène les enjeux additionnels à la table ce soir.

Alors, je vais céder la parole à monsieur Lacoste qui va présenter les trois enjeux.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Carrie. Monsieur Lacoste.

**M. PIERRE LACOSTE :**

1935 Monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire, collègues et personnes dans la salle, bonjour et bonsoir!

En sommaire, le mémoire qu'on voudrait présenter touche sur des ajouts dans un secteur  
1940 de planification détaillée des abords des voies du CP. Pour se situer, en ce qui concerne l'arrondissement Mont-Royal, on parle d'un secteur à l'intersection du boulevard l'Acadie et Beaumont, et un peu aussi au sud et à l'ouest de cette intersection-là.

Le point qu'on aimerait apporter et ajouter au Plan d'urbanisme est le suivant. C'est dans  
1945 le sens que le boulevard l'Acadie est un peu un prolongement naturel de l'autoroute 15, qui vient,

1950 lui, arriver en T sur la Métropolitaine. Il y a maints citoyens et citoyennes qui viennent de l'extérieur ou même de Montréal qui aiment emprunter l'Acadie pour vouloir se rendre peut-être au centre-ville. Et en descendant l'Acadie, on arrive en T sur la rue Beaumont et, à ce moment-là, ça devient très difficile pour eux. Ils ont des choix à faire: soit qu'ils vont vers l'est en suivant la rue Beaumont, qui est une petite rue qui n'est pas très bien aménagée pour répondre à ce flot de circulation là; ou ils tournent à droite pour essayer d'accéder le viaduc Rockland et se retrouver dans Outremont, à se faufiler à travers des petites rues résidentielles et aussi à essayer de rejoindre le centre-ville.

1955 Nous, ce qu'on aimerait parler aussi, c'est de la notion, aussi en sommaire, c'est un nouveau lien intermodal train – autobus – métro. On aimerait présenter l'idée qu'on aimerait créer un terminus d'autobus à la station de métro l'Acadie. Il y aurait des bons éléments en arrière pour justifier cette notion-là.

1960 Et j'aimerais peut-être prendre le mémoire et lire un petit peu du mémoire certains éléments clés qui peuvent peut-être aider à la compréhension de ce dossier-là.

1965 Donc, pour le transport en commun, comme je disais, on aimerait favoriser l'utilisation du transport en commun en améliorant la desserte et en établissant de nouveaux liens intermodaux train – autobus – métro.

1970 Nous suggérons donc de profiter du réaménagement envisagé de la cour de triage d'Outremont pour revoir, d'une part, les liens en transport collectif entre la station de métro l'Acadie et la gare Mont-Royal et, d'autre part, la configuration du réseau routier aux abords des voies du CP dans le territoire de l'arrondissement de Mont-Royal.

1975 L'idée est de réaménager les abords de la station de métro l'Acadie pour y installer un terminus d'autobus, qui remplacerait celui situé au centre de l'arrondissement. Un circuit d'autobus 535 prolongé permettrait alors de relier la station de métro et la gare de train de banlieue. Donc, on voit les liens intermodaux train – autobus – métro qui se créent.

1980 Ceci rencontrerait, selon nous, les objectifs du plan stratégique de revitalisation du centre-ville daté de 2001 de Mont-Royal et ceux du plan stratégique du développement du secteur de Beaumont daté de 2003 aussi de Mont-Royal.

Le secteur Beaumont constitue l'entrée sud-est de Mont-Royal à l'extrémité du boulevard Graham, au croisement du chemin Rockland Sud.

1985 Pour les commissaires, je vous suggère, je vois que vous l'avez déjà fait, il y a le petit plan en arrière qu'on vous a mis pour vous guider un peu au niveau de notre mémoire.

Il se relie au secteur adjacent d'Outremont et au sud par le viaduc Rockland et au quartier du Parc Extension à l'est par la rue Jean-Talon et la rue Beaumont. La voie ferrée du CP longe tout le secteur au sud, le délimitant ainsi du secteur Outremont.



1990

En examinant la carte du contexte urbain, on constate que le pôle l'Acadie est ainsi à proximité du futur projet résidentiel de la cour de triage Outremont et aussi à quelques stations de métro du futur CHUM.

1995

Le plan stratégique du secteur Beaumont de Mont-Royal vient aussi confirmer que ce secteur présente un potentiel intéressant comme pôle d'emplois dans les secteurs du commerce et des services, entre autres dans le domaine de la santé. Et déjà, à Mont-Royal, on a beaucoup d'intéressement pour des implantations majeures dans ce secteur.

2000

En ce qui concerne la question du terminus d'autobus, des propositions d'aménagement ont été développées en analysant la possibilité de deux sites. D'autres sites pourraient être considérés et devraient être évalués conjointement avec des représentants de la STM et de la Ville de Montréal dans le cadre d'une étude de faisabilité éventuelle.

2005

Une accessibilité accrue grâce à une meilleure desserte d'autobus et l'intermodalité train – autobus – métro favoriserait donc le développement potentiel du secteur l'Acadie-Beaumont et permettrait aussi aux résidants ou travailleurs des secteurs Mont-Royal, Outremont, Parc-Extension et même Rosemont de profiter de ces nouveaux liens pour leurs déplacements quotidiens. Cette accessibilité accrue bénéficierait donc tant à la STM qu'à l'AMT, à leurs usages respectifs et aux entreprises localisées dans ce secteur ou à proximité.

2010

La dynamique actuelle présente des opportunités tout à fait cohérentes avec une intégration des propositions dans le Plan d'urbanisme de la nouvelle ville de Montréal. En effet, le renouveau du secteur a commencé à se concrétiser avec l'ouverture, au début de 2004, d'un nouveau Jean Coutu à l'intersection de Rockland et Beaumont. Les discussions semblent aussi très actives quant au projet résidentiel d'Outremont. De plus, le pôle l'Acadie-Beaumont représente un attrait important dans le secteur de la santé grâce, entre autres, aux cliniques médicales déjà en place et aux équipements de pointe qui y sont accessibles ainsi qu'au potentiel de développements futurs.

2015

2020

Bien que le contexte financier actuel de la STM – et on a déjà négocié, on commence déjà à travailler beaucoup avec la STM à ce niveau-là – ne permette pas de considérer ces scénarios de relocalisation du terminus à très court terme, nous espérons que les différents intervenants s'entendent pour convenir de prévoir ce développement à plus long terme, ce qui serait très approprié dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

2025

Et je vous dirais, c'est un peu l'essentiel du message qu'on voudrait donner ici, ce soir, pour les premiers enjeux.

2030

Le besoin d'une démarche globale et à long terme est donc d'actualité. La relocalisation du terminus dans le secteur L'Acadie-Beaumont permettrait, entre autres, de continuer à améliorer la qualité des aménagements urbains dans notre petit centre-ville de quartier en voie de

2035 revitalisation. Il serait plus approprié d'emmagasiner les autobus dans un milieu urbain à saveur commerciale et situé à proximité des centres d'emplois et de la station de métro. De plus, l'extension du circuit permettrait de donner un accès accru aux services localisés dans ce secteur, tels que les services médicaux, cliniques de physiothérapie et de radiologie, ainsi que les services commerciaux de la nouvelle pharmacie Jean Coutu et un supermarché d'alimentation.

2040 Pour faire le lien avec le chapitre II sur les orientations d'aménagement dans le nouveau Plan d'urbanisme, nous vous référons à quelques énoncés importants qui en sont extraits.

2045 Compte tenu que vous êtes peut-être déjà au courant, je vais faire un sommaire très rapide de ces éléments-là. Vous pourrez peut-être les retrouver plus tard.

2050 Nous devons donc vouloir: le plan appuie la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport existant; un usage plus intensif et plus stratégique du sol, qu'on croit qu'il est tout à fait pertinent alentour du métro l'Acadie; aussi la priorité accordée aux interventions en transport collectif, le principe de développement durable associé au Protocole de Kyoto; aussi de choisir de desservir le plus grand nombre de citoyens possible et d'offrir aux Montréalais un accès aux lieux de résidence. Donc, c'est aussi une question de préservation des cadres de milieu établis.

2055 En transférant le terminus du centre-ville de Mont-Royal vers le pôle de l'Acadie-Beaumont, on donnerait une qualité de vie plus accrue au petit centre-ville de Mont-Royal, tout en desservant mieux au niveau du transport collectif.

2060 Donc, nous suggérons d'intégrer le projet d'extension de la ligne 165 et 535 d'autobus avec déplacement de son terminus dans le secteur l'Acadie-Beaumont comme l'une des actions pour, dans la section 3.1, faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif. Ainsi, sans devoir construire de nouvelles gares ni de nouvelles stations de métro, la Ville devrait considérer cette proposition et la juger au moins aussi intéressante que les autres mentionnées aux pages 37 à 40 du plan.

2065 On parlait récemment ici, dans cette même salle, de vouloir faire une nouvelle station de métro qui aurait un lien avec le train de banlieue. Donc, nous, on propose exactement la même chose un peu pour faire ce lien-là aussi en même temps.

2070 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous demander d'aller peut-être vers les deux autres éléments, monsieur Lacoste.

**M. PIERRE LACOSTE :**

2075 Monsieur le président, immédiatement.

2080 Donc, au deuxième, c'est le déversement du trafic sur le boulevard l'Acadie. On aimerait donc améliorer la configuration du réseau routier pour la problématique du déversement du trafic en provenance des autoroutes Laurentides et Métropolitaine et de son impact sur les zones résidentielles existantes.

2085 Lorsqu'on parle du secteur l'Acadie-Beaumont, on se doit d'aborder une autre problématique à laquelle ce secteur fait face, il s'agit du déversement vers le sud du trafic automobile en provenance du rond-point l'Acadie. En effet, on constate un trafic automobile important qui provient soit de l'autoroute des Laurentides ou de l'autoroute métropolitaine et qui se dirige vers le sud. Ces véhicules empruntent tout naturellement l'Acadie vers le sud pour se buter à une intersection en T au coin de Beaumont.

2090 Donc, on peut répéter un peu les choix: soit qu'on tourne à droite en empruntant Beaumont vers l'ouest jusqu'au chemin Rockland pour entrer à Outremont ou aller à l'est pour aller rejoindre l'avenue du Parc en empruntant la rue Beaumont, qui elle n'est pas nécessairement configurée pour cette circulation non plus.

2095 Nous, on considère très pertinent de vouloir profiter des futurs projets de la cour de triage, des abords de la voie du CP, pour voir si on peut trouver une solution à cette problématique-là. Et nous croyons que c'est le moment pour aborder cette problématique dans son ensemble et d'intégrer de nouveaux tracés routiers dans les projets en élaboration. Ça aussi, ce n'est pas nécessairement bien identifié, au moment où on se parle, dans le Plan d'urbanisme.

2100 Bon, en ce qui concerne les deux autres secteurs de planification, on vous laisse le soin de lire notre mémoire. C'est plus qu'on est en accord avec les éléments qui y sont et avec peut-être quelques petits détails pour différencier, mais on aimerait que le Plan d'urbanisme continue dans la même direction.

2105 Alors, je vous remercie. C'est ce qu'on avait à dire.

**LE PRÉSIDENT :**

2110 Monsieur Carrie, un mot de la fin peut-être?

**M. CLIFF CARRIE :**

2115 Oui, un tout dernier commentaire. C'est que ce secteur-là, l'Acadie-Beaumont, démontre des problématiques, mais il est en évolution du côté Outremont. Il est en évolution du côté Mont-Royal et il y a certainement un potentiel d'évolution le long de Beaumont à Parc-Extension. Alors, regardez ça comme un ensemble qui amène un certain potentiel et pour le transport commun et pour la circulation véhiculaire.

2120 Pour nous, on voit des développeurs qui viennent dans le secteur, qui vont faire des constructions, qui vont nous enlever des alternatives importantes pour ce secteur-là si on ne l'incorpore pas rapidement dans un plan d'ensemble. Et ça, c'est le but de l'intervention.

**LE PRÉSIDENT :**

2125 Très bien. Alors, on a sans doute quelques questions à vous poser.

2130 Quand on pense à Mont-Royal, et vous avez fait allusion en particulier à ce centre-ville près de la gare du train, bon, il y a des mots à la mode de nos jours comme TOD, *Transit Orientation Development*, des concepts qui sont repris dans le Plan d'urbanisme. Mais dans le fond, Mont-Royal l'a appliqué il y a fort longtemps et a été conçue autour d'un rabattement des circulations vers cette gare de train de banlieue.

2135 Dans la mesure où on développe le transport en commun et on tente de renforcer justement la liaison, le lien entre le développement, la mise en valeur du territoire et les transports au centre traditionnel de Mont-Royal, est-ce qu'il y a des objectifs soit de densification ou de diversification des fonctions dans l'esprit du *Transit Orientation Development* et sachant que vous avez déjà le train de banlieue?

**M. CLIFF CARRIE :**

2140 Il y en a déjà eu dans les dernières quelques années des changements dans le centre de Mont-Royal. On a lancé un projet qui effectivement se déroule sur une période de quelques années, qui est beaucoup avancé aujourd'hui pour revitaliser le centre de Mont-Royal.

2145 Si on regarde le plan routier de Mont-Royal, on réalise que c'est une espèce de village, dans un certain sens, que les commerces, par exemple, au centre sont surtout pour desservir une clientèle locale. Le réseau routier n'accommode pas bien une grande quantité de circulation. On a déjà eu des problèmes de ce genre-là. On a essayé de modifier et de faire du *traffic calming*, comme on dit.

2150 Et en termes de densification, la trame urbaine au centre de Mont-Royal est déjà densifiée, dans le sens que le plan original de Frederick Todd de l'année, je ne me souviens pas laquelle, 1910 à peu près, prévoyait, par exemple, des blocs appartements et des constructions en hauteur autour du centre. On limite cette hauteur-là parce qu'immédiatement adjacentes sont des constructions unifamiliales, par exemple. Alors, il existe une certaine densification qu'on vise à préserver plutôt que d'augmenter à l'heure actuelle.

2160 Mais d'ailleurs, aux abords de Mont-Royal, il existe du potentiel toujours, parce qu'on est entourés d'autoroutes majeures, c'est une caractéristique de Mont-Royal: boulevard Décarie, boulevard Métropolitain. Même le boulevard l'Acadie a une circulation majeure. Et du côté sud, c'est Jean-Talon. Alors, on les reconnaît tous comme étant des autoroutes ou des endroits où il y a beaucoup de circulation.

2165 Si on regarde, par exemple, ce qui longe le boulevard Métropolitain, ce sont à plusieurs endroits les constructions les plus denses et les plus hautes qu'on voit à Mont-Royal. Effectivement, ça donne un écran sonore très souhaitable dans ce milieu-là et dont la densité est relativement élevée. On voit un peu la même chose du côté Jean-Talon, mais pas autant parce qu'on a des maisons de ville, mais on a aussi des blocs appartements en hauteur.

2170 Alors, il n'y a pas beaucoup d'opportunité pour une densification importante à Mont-Royal étant un milieu presque complètement construit à l'heure actuelle.

Je ne sais pas si monsieur Lacoste aurait des commentaires à ajouter?

2175 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que ça répond à ma question, monsieur Carrie.

Madame Chauvin.

2180

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Je voudrais juste être sûre de bien comprendre votre proposition de déménager le terminus. Est-ce que c'est un garage d'autobus ou c'est une fin de ligne?

2185

**M. PIERRE LACOSTE :**

C'est une fin de ligne.

2190 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Donc, finalement, ce n'est pas tellement de déplacer un terminus que de prolonger une ligne jusqu'à la station l'Acadie? Est-ce que je comprends bien?

2195 **M. CLIFF CARRIE :**

Oui, sauf que dans toutes les discussions avec la STM, avec la STCUM avant, c'est clair qu'il y a un lien logique entre un terrain de stationnement, parce que c'est de ça qu'on parle. On parle d'un terrain ouvert de stationnement qui peut garer jusqu'à, je pense, huit autobus à la fois. 2200 Parce qu'à la période de pointe sur la ligne 55, ça prend ça. Les départs sont à toutes les trois minutes, c'est la ligne la plus achalandée dans tout le réseau de la STM.

2205 Mais le placement d'un tel stationnement d'autobus, forcément par la nature des opérations, est aussi un terminus. Ce n'est pas faisable. Et on a regardé à plusieurs reprises la possibilité de mettre le stationnement en cours de route, en quelque part, par exemple, sur la

route, mais non à la toute fin de la route. Ça ne fonctionne pas à cause des contraintes opérationnelles très justifiées, très réalistes de la STM.

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

2210

Mais souvent, les terminus sont des lieux stratégiques d'un réseau. Est-ce que la STM ou la STCUM avant sur le plan opérationnel recevait favorablement la demande de déménager le terminus vers la station Jean-Talon?

2215

**M. CLIFF CARRIE :**

Leur réaction, c'était surtout basé sur la question de coûts, il n'y avait pas eu d'étude approfondie du potentiel. Il faudrait regarder simultanément le potentiel d'ajout d'utilisateurs du service d'autobus et le potentiel de construction et de nouveaux développements dans le secteur Beaumont–l'Acadie.

2220

**Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

J'ai l'impression, en vous en entendant, qu'en fait on est en présence d'un lien intermodal, puisqu'on a une gare de train avec un terminus d'autobus. Est-ce que c'est le cas? Et est-ce qu'on perdrait l'avantage de l'intermodalité en déménageant le terminus?

2225

**M. PIERRE LACOSTE :**

Premièrement, c'est certain qu'on voudrait viser une plus grande clientèle avec ce mouvement-là. Le transfert entre la station de Mont-Royal, la gare de Mont-Royal et l'autobus n'est pas aussi... il n'y a pas aussi de potentiel que si ces autobus-là seraient prolongés jusqu'à l'Acadie, d'une part. C'est une première conclusion.

2230

La deuxième, la majorité des gens qui sont en attente pour des transferts entre une ligne ou l'autre ligne ne viennent pas... il n'y a pas nécessairement beaucoup de liens entre ces gens-là. Donc, on trouve beaucoup de gens qui attendent l'autobus, qui veulent, eux, continuer à une autre station de métro ou ailleurs, mais ils n'ont pas de lien avec les voies ferrées comme telles.

2235

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp.

2240

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

J'essaie de comprendre votre argumentation sur le déversement de l'autoroute 15 et de l'autoroute 40 sur le boulevard l'Acadie. Et tout ça s'engorge, vous l'avez bien dit, sur un T: soit qu'on tourne à droite à Jean-Talon, soit qu'on continue jusqu'à Beaumont. C'est régulièrement encombré. Les files d'attente sont longues, parce qu'on vient du nord pour aller à l'Université de

2245

2250 Montréal en passant par la rue Beaumont, passer par-dessus Rockland et refiler vers Wilderton, après ça filer à l'université.

2255 Est-ce que votre prévision prévoit un réaménagement de ce coin-là de Beaumont? Entre autres, il y a un centre commercial du côté sud de Beaumont, il y a la station de métro, il y a ce petit recoin où tout le monde tourne à gauche, à droite, c'est vraiment extrêmement difficile. Est-ce que vous prévoyez des modifications d'infrastructures de route? Parce que si, en plus, on vient ajouter un autobus qui va passer là, je me demande où est-ce qu'il va aller.

**M. PIERRE LACOSTE :**

2260 Dans les études dans le plan stratégique qu'on a faites pour le secteur Beaumont déjà, on a regardé une série d'options ou de potentiels de changements au niveau des infrastructures. Entre autres, la desserte en autobus, on l'a regardée de près. On a identifié d'autres parcours d'accès qui peuvent, entre autres, être faits par en arrière du centre d'achats pour rejoindre le

2265 métro Acadie. Il y a des possibilités. Il y a des options. On a regardé ces choses-là.

2270 Une des raisons qu'on vient ici, c'est qu'essentiellement il faudrait les concrétiser ces choses-là, parce que tranquillement les promoteurs arrivent. Ils ont des projets. Eux autres vont occuper des espaces et, à ce moment-là, on n'aura plus d'option. Les espaces où on pourrait mettre un terminus n'existeront plus. Les espaces où on pourrait passer une voie d'accès ou changer des voies d'accès n'existeront plus non plus. Donc, c'est un peu ça qu'on voudrait positionner aujourd'hui.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2275 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2280 Donc, c'est moins une solution que vous proposez que la nécessité et l'urgence de planifier ensemble avant que des décisions soient prises, qui rendraient impossible une solution.

**M. PIERRE LACOSTE :**

2285 Nous considérons que c'est un secteur de planification détaillée à venir. Et donc, c'est des éléments qu'on voudrait introduire dans cet...

**M. CLIFF CARRIE :**

2290 Et puis ça prend l'approche d'une planification globale. Dans le sens que quand on parle, par exemple, du bout sud de l'Acadie, il change d'un boulevard majeur, quand il croise Jean-Talon, à une rue étroite pour le dernier tronçon jusqu'à Beaumont.

2295 Et puis il faut regarder ça dans l'ensemble parce qu'on parle là d'un territoire qui est carrément à l'intersection de trois arrondissements. C'est exactement là. Les lignes sont tracées là. Alors, il faut le regarder dans son ensemble et dans le contexte des trois, y compris le développement résidentiel du côté Outremont qui pourrait, par exemple, amener à regarder des possibilités d'un passage piéton à travers la voie ferrée. Parce que même si les cours de triage disparaissent, la double voie du CP va rester, c'est un des endroits principaux qui mène, entre  
2300 autres, au port par exemple. Alors, il n'est pas question que toutes les voies ferrées disparaissent.

Alors, il faut regarder qu'est-ce qu'on va faire pour le côté Outremont pour leur donner un bon accès au métro. Parce que dans ce nouveau développement, il y a un arrêt du métro tout  
2305 près, sauf qu'il est de l'autre côté d'une voie ferrée et l'autre côté, aujourd'hui, d'une gare de triage. Si ça se développe, il faut intégrer ça dans le plan. Ça touche vraiment à trois arrondissements.

**LE PRÉSIDENT :**

2310 Merci beaucoup, monsieur Lacoste, monsieur Carrie.

**M. PIERRE LACOSTE :**

2315 Merci.

**M. CLIFF CARRIE :**

2320 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

J'appelle maintenant madame Nicole Latulipe. Rebonsoir, madame Latulipe.

2325 **Mme NICOLE LATULIPE :**

Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

2330 Alors, la commission va entendre votre opinion, vos commentaires.

**Mme NICOLE LATULIPE :**

2335 Bien, c'est une question que je transforme en commentaire dans l'optique que je vais peut-être avoir une réponse.



2340 C'est qu'en observant les objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, je vois que  
– et que j'apprécie beaucoup – c'est comment les arrondissements ont l'air à être imbriqués les  
uns entre les autres avec des objectifs communs pour donner un visage, pas uniforme, mais  
coordonné et bien intégré de notre ville.

2345 Maintenant, avec les votations, les votes qui se font actuellement sur les projets de fusion  
ou de défusion, je me demande comment vous avez prévu d'appliquer ce plan-là avec, disons,  
des possibles défusions dans le centre de la grande figure de Montréal actuelle. Mon  
commentaire arrête là.

**LE PRÉSIDENT :**

2350 Non, mais écoutez, ce que je vais vous répondre très rapidement, un, vous auriez dû  
poser la question tout à l'heure parce que vous auriez entendu une réponse. Mais fort  
heureusement, comme vous n'êtes pas la première à poser la question, vous pouvez regarder, si  
vous avez accès à Internet, les transcriptions, ou même dans un centre de documentation les  
transcriptions d'autres séances et on trouve des réponses à cette question-là.

2355 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Si je comprends bien votre question commentaire, c'est que vous êtes heureuse de voir  
les orientations qu'il y a dans le Plan d'urbanisme?

2360 **Mme NICOLE LATULIPE :**

Oui.

2365 **Mme CATHERINE CHAUVIN, commissaire :**

Puis vous voudriez que, peu importe les structures politiques qui vont être sur l'île, cette  
façon-là de voir l'aménagement du territoire soit continue?

2370 **Mme NICOLE LATULIPE :**

2375 Soit intégrée. Oui. Parce que je sais qu'il y a des choses qui vont être, de toute façon,  
intégrées: des réseaux routiers, des transports. Je pense qu'on ne reviendra pas en arrière. Mais  
il y a quand même d'autres objectifs qui sont importants et je me demande comment on va faire  
pour appliquer ces objectifs-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2380           Quels sont, selon vous, justement les objectifs les plus importants à préserver?  
Advenant, mettons, qu'il y ait un démembrement d'une certaine partie, qu'est-ce qu'on devrait  
préserver, selon vous?

**Mme NICOLE LATULIPE :**

2385           Bien, moi, ce que je trouve intéressant, c'est l'orientation de développer le secteur  
transport en commun dans des arrondissements où on augmente la densification et aussi où on  
garde les commerces de proximité, la vie de quartier, où on favorise cette vie-là. Ça, je trouve ça  
très, très important. En tout cas, moi, j'apprécie ça beaucoup.

2390           L'importance qu'on accorde au patrimoine, je trouve ça majeur aussi. Si on veut donner  
un caractère à une ville, je trouve ça important. Les abords de la ville, je trouve que ça nous  
donne notre image et je trouve ça important. Le logement abordable. Enfin, ça c'est des grands  
secteurs pour moi.

2395           **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beauchamp.

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2400           Comme monsieur le président vous l'a dit, si vous regardez un petit peu les transcripts,  
les représentants de l'actuelle Ville de Montréal qui sont venus ici nous ont dit en quoi le Plan  
d'urbanisme obligerait les arrondissements, même s'il y avait un démembrement de la ville. Et  
normalement, c'est pensé pour obliger tout le monde à mettre ça en oeuvre pour faire une ville  
2405 cohérente. Mais la modalité, ils ont référé à une loi et à l'esprit dans lequel ils ont travaillé, et  
dans les transcriptions, vous allez trouver ça.

**Mme NICOLE LATULIPE :**

2410           À l'Internet, c'est sur le site de la Ville, au Plan d'urbanisme?

**LE PRÉSIDENT :**

Celui de l'Office.

2415

**M. ANDRÉ BEAUCHAMP, commissaire :**

2420           Vous voyez le beau jeune homme qu'il y a là ici, à la table, il va vous guider après  
l'assemblée pour vous trouver l'adresse.

**Mme NICOLE LATULIPE :**

Parfait, merci.

2425 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, madame Latulipe.

Monsieur Jean-Pierre Fortin. À vous aussi rebonsoir, monsieur Fortin.

2430

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Rebonjour. Moi, plutôt que de poser quelques questions ou donner mon opinion, je vais plutôt lire un mémoire. Ce mémoire-là a été fait l'an passé pour une autre assemblée.

2435

Il y a certaines petites choses qui ont été changées dedans; bon, vu que les terrains de l'hôpital ont été vendus, il se passe d'autre chose. Il y a probablement le traçage des rues. Les budgets pour les rues à tracer sont gelés, je pense, jusqu'à 2005. Ça fait que ça laisse peut-être encore du temps.

2440

Je vais lire le mémoire. Puis là où il y aura de quoi de changé, je l'expliquerai.

**LE PRÉSIDENT :**

2445 Combien de pages avez-vous?

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Ah! ça dure cinq minutes, trois pages.

2450

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, on vous écoute.

2455 **M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Ce mémoire-là, je l'avais fait le mardi 22 avril 2003 pour l'Office de consultation publique comme ce soir.

2460 **LE PRÉSIDENT :**

Si je comprends bien, c'était le même président que ce soir.

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

2465

Oui. Ça fait que ça se lit comme suit. Puis là où il y aura des changements, je vais réitérer dessus.

2470

Dans le cadre d'un projet de piste cyclable qui passerait dans un corridor champêtre en plein milieu urbain sur l'île de Montréal, il est maintenant impératif de songer à protéger et à sauvegarder les derniers terrains de ce qui pourra devenir un somptueux parc linéaire. Ce parc unira du fleuve à la rivière des Prairies les deux rives de l'île au tiers est de sa longueur, dans le bout du corridor Hippolyte-Lafontaine.

2475

En premier lieu, nous voulons conscientiser les autorités municipales et provinciales concernées de l'utilité qu'aurait, à moyen et à long termes, un tel projet de parc linéaire intégrant une piste cyclable régionale, l'utilité qui se répercuterait sur la santé, la forme physique, voire même psychologique des résidants de ce secteur ainsi que des usagers réguliers qu'attirera cet éventuel parc de vélo sentier.

2480

Il faudra pour commencer préserver les terrains sur lesquels ce vélo sentier passera, car un grand nombre de ceux-ci sont encore d'usage ou de zonage institutionnel. Il s'agit, entre autres, de propriétés du gouvernement comme les terrains d'hôpitaux, Cégep, les lignes à haute tension, de parcs, mais aussi de quelques terrains privés qui sont encore vacants. Ces terrains font partie de ce qu'on peut appeler un corridor institutionnel. Ils forment officiellement un parc linéaire. Ils sont alignés les uns aux autres selon l'axe nord-sud, qui est parallèle et distant d'environ 500 mètres à l'ouest de l'autoroute Hippolyte-Lafontaine, la A-25.

2485

2490

Voici quelques précédents de sauvegarde d'emprise. La voie ferrée du Petit train du nord. Il y eut contestation de la part de groupements de citoyens afin de préserver cette emprise pour une piste cyclable en 1993. Ces gens disaient que leurs ancêtres avaient payé des taxes au fédéral pour ce train. Compte tenu que cette compagnie ferroviaire voulait s'en départir, puisqu'elle ne désirait plus l'exploiter, et en faire du lotissement afin que d'éventuels propriétaires riverains puissent les acquérir pour agrandir leur cour, les citoyens ont alors réclamé que cette voie ferrée demeure une emprise publique. On en fit alors une piste cyclable de plus de 200 kilomètres.

2495

2500

Dans la banlieue de Toronto, il existe un programme de protection des ruisseaux en parc linéaire. Vous n'avez qu'à regarder une carte de Toronto et vous vous rendrez compte qu'un grand nombre de ces ruisseaux ont été préservés de l'urbanisation systématique depuis les 40 dernières années.

2505

Même si on parvenait à réaliser un tel projet de parc linéaire pour le vélo sentier, on s'apercevrait que c'est encore très peu lorsqu'on compare la région de Montréal avec celle de Toronto ou même celle d'Ottawa. Je crois qu'on est encore un peu loin de ça dans la région de Montréal puisqu'il ne subsiste que 5 ruisseaux sur l'île. Peut-être que les Ontariens ont un plus

grand souci de protection des sites environnementaux que les Québécois, mais je crois que les choses commencent à changer tranquillement ici dans la région de Montréal.

2510 Les terrains de l'hôpital Lafontaine sont en quelque sorte une propriété gouvernementale que beaucoup de gens croyaient inaliénables. Comme les résidants de la rue Beauclerk, qui ont bénéficié durant plus d'un demi-siècle et jusqu'à maintenant d'avoir officieusement eu un parc au fond de leur cour, je trouve déplorable qu'on veuille maintenant les urbaniser au maximum.

2515 Que l'hôpital Lafontaine veuille s'en départir pour les vendre, c'est une chose. Mais est-ce que la nouvelle Ville de Montréal ne pourrait pas les acheter pour en faire un grand parc, compte tenu qu'elle a investi 16 M\$ dans l'achat de terrains et la démolition de maisons sur deux quadrilatères pour un parc à la sortie du pont Jacques-Cartier.

2520 C'est ça, ici, un peu, c'est changé. Bon, les terrains ont été acquis par la compagnie Axco, une firme de développement immobilier. Et puis le zonage, je pense, a été...

**LE PRÉSIDENT :**

2525 Je vais vous demander de passer par-dessus Louis H., parce que ça c'est vraiment du passé, et d'arriver peut-être à vos conclusions principales, monsieur Fortin.

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

2530 Les terrains de l'hôpital font partie des derniers grands espaces verts de Montréal. Il s'agit du seul endroit dans l'est de Montréal où on peut encore aménager un grand parc linéaire. Ils sont une des pièces maîtresses qui assurera la continuité du vélo sentier. Ce parc serait orienté selon l'axe nord-sud. Il comprendrait notamment les terrains du sud-ouest de l'échangeur Hochelaga, ceux du côté est du Cimetière de l'Est, le parc Félix Leclerc, l'espace de coteau qui suit, bon, 2535 Saint-Léonard, Ville d'Anjou et le Nouveau-Rosemont, le lac de rétention d'Anjou et le ruisseau de Montigny, pour ne nommer que ceux-là puisqu'il y en a d'autres encore.

2540 Une urbanisation maximale de ces terrains entraînerait dans les années à venir une augmentation substantielle de la circulation automobile du secteur et du stress urbain avec une supposition de deux voitures par logement. C'est déjà un facteur problématique dans le secteur de la Place Versailles. Une trop grande concentration de population aura ainsi un effet négatif sur la vie des futurs adolescents, surtout s'ils ne peuvent bénéficier de terrains de loisir comme un parc linéaire ou des terrains de sport adéquats. Les jeunes de la génération à venir de cet éventuel développement seront peut-être plus enclins et exposés à de possibles phénomènes de 2545 délinquance.

2550 Alors, comme vous pouvez le constater, Vélo sentier sera un projet d'envergure qui pourra être intégré au Réseau vert de la région de Montréal, sans compter qu'il sera le trait d'union avec les réseaux de Laval, de la couronne nord et du prolongement de l'autoroute Lafontaine vers la 440, ainsi que le réseau de la couronne sud.

Respect distingué aux représentants de l'OCPM, aux représentants de la fonction publique municipale, ceux provinciale s'il y en a. Je vous remercie cordialement de l'attention et de l'intérêt que vous portez au projet de vélo sentier nord-sud.

2555

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Fortin. Je m'accroche aux derniers mots. Parmi les derniers mots, vous avez parlé des gouvernements. Est-ce que l'équipe, peut-être vous travaillez avec une équipe à ce projet-là, est-ce que vous avez fait des représentations soit au gouvernement du Québec ou du Canada ou à la Ville, mis à part peut-être dans le dossier de Louis H. Lafontaine, pour les sensibiliser à cette continuité d'un lien?

2560

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Je commence à peine. J'ai monté le projet. Bon, je l'ai monté il y a vingt ans, j'ai abandonné ça à cause des circonstances économiques de l'époque. J'ai fait un cours en génie civil, j'ai retombé là-dedans, j'ai acheté un ordinateur, j'ai informatisé le projet. Et là, je commence à peine à...

2565

2570

Bon, j'ai fait un essai l'an passé. Je vais voir différentes instances. Comme Vélo Québec, ils ne sont pas intéressés, eux autres. Je vais aller voir le Réseau vert, le Réseau bleu, des instances comme ça, peut-être Le Croissant de l'est. Mais eux autres, ils ne fonctionnent pas fort eux autres non plus. Puis éventuellement, je vais voir des formes de gouvernement comme l'Environnement, Transport Québec et peut-être...

2575

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que je peux vous demander peut-être brièvement pourquoi vous dites qu'un organisme comme Vélo Québec n'a pas réagi de la façon que vous attendiez?

2580

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Eux autres, ils ont... bon, moi, je pensais que c'était une plus grosse affaire que je croyais. Il semblerait qu'ils sont deux ou trois employés là-dedans permanents et puis ils travaillent présentement surtout sur l'axe Maisonneuve. Mais tant qu'à moi, O.K., c'est utilitaire peut-être pour amener des cyclistes travailler au centre-ville des tours à bureau. Eux autres, tout ce qu'ils veulent, c'est, bon, 4 mètres de large avec une barre de peinture, ça va suffire.

2585

2590

Mais moi, je travaille plus sur des projets champêtres. Puis Vélo Québec aurait dit qu'on a fait des sondages, puis il semblerait que dans le secteur où ils en ont fait, les gens voulaient une piste *right through* 4 mètres de large avec une barre de peinture, puis des portes de chars qui ouvrent à côté. Ça fait qu'ils ont décidé qu'ils travaillaient là-dessus parce que c'était ça qui était le sondage.

2595

Et puis je sais qu'à un moment donné, j'ai ouvert un site Internet et j'ai vu: «ruisseau de Montigny et lac d'Anjou». J'ai essayé de rouvrir le site, il a disparu. Il était comme retiré. Ça fait que je ne sais pas si... je n'ai aucune idée de ce qui est arrivé à propos de ça.

2600

**LE PRÉSIDENT :**

Bien. Merci beaucoup, monsieur Fortin.

2605

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Ça fait que je vais remettre mon mémoire à jour et puis d'ici le 22, je vais le déposer officiellement.

2610

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, le plus tôt possible. Et puis peut-être vous pouvez parler à ce sujet-là avec monsieur Doray.

2615

**M. JEAN-PIERRE FORTIN :**

Tantôt?

2620

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Donc, c'est la fin de l'assemblée publique de ce soir. Si jamais il y a dans la salle des personnes qui ont l'intention de présenter un mémoire donc aux assemblées de la semaine prochaine, vous devez vous inscrire d'avance en téléphonant le plus tôt possible à l'Office et en nous faisant parvenir votre mémoire d'ici la fin de la semaine en dix exemplaires papier et en format électronique.

2625

Alors, merci à tous et bonne fin de soirée.

\*\*\*\*\*

2630

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

2635

ET, J'AI SIGNÉ:

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**