

PROJETS DE RÈGLEMENTS P-09-036 ET P-04-047-84

**PROJET DE REDÉVELOPPEMENT DU SITE DES
ANCIENS ATELIERS DU CN À POINTE-SAINT-CHARLES**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le 11 décembre 2009

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Tél. : 514 872-3568

Télec. : 514 872-2556

Internet : www.ocpm.qc.ca

Courriel : ocpm@ville.montreal.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2007

ISBN 978-2-923638-55-3 (imprimé)

ISBN 978-2-923638-56-2 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.



PROJETS DE RÈGLEMENTS P-09-036 ET P-04-047-84

**PROJET DE REDÉVELOPPEMENT DU SITE DES
ANCIENS ATELIERS DU CN À POINTE-SAINT-CHARLES**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le 11 décembre 2009



Montréal, le 11 décembre 2009

Monsieur le maire Gérald Tremblay
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

OBJET : ANCIENS ATELIERS DU CANADIEN NATIONAL

Monsieur le Maire,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique portant sur le projet de redéveloppement du terrain des anciens ateliers du CN, situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest (Projets de règlements P-09-036 et P-04-047-84). Le promoteur, le Groupe Mach, propose trois volets au redéveloppement de ce site. Il s'est associé à l'entreprise Samcon pour construire 854 unités de logement, dont 25 % de logements social et communautaire et de 15 % à 25 % de logements abordables. Il se réserve la partie centrale à des fins industrielles et commerciales. Par ailleurs, l'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT) souhaite occuper la partie nord du site pour y établir un centre d'entretien de son matériel ferroviaire.

Rappelons que le redéveloppement du site des anciens ateliers du CN a suscité énormément d'intérêt et a fait l'objet de beaucoup d'efforts de planification de la part des citoyens, des organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles, des promoteurs ainsi que de l'Arrondissement du Sud-Ouest. Le site a été l'objet d'une opération populaire d'aménagement qui s'est échelonnée sur plusieurs années. De plus, en 2008, suite à un mandat du comité exécutif demandé par l'Arrondissement, l'OCPM a tenu une consultation publique dans le cadre d'une démarche participative visant à élaborer les principes directeurs d'un plan d'ensemble du site. Plus de 300 personnes ont participé à cet exercice. Le rapport de consultation a été déposé et rendu public en mars 2009.

En juin 2009, l'Office recevait un nouveau mandat du Conseil municipal pour consulter le public, cette fois sur le projet de redéveloppement du site. Au terme du présent exercice, plus de 700 présences aux séances publiques ont été enregistrées. La seconde commission de l'Office a reçu 31 mémoires et entendu quatre présentations orales. Les participants se sont montrés assez satisfaits de l'aménagement proposé dans la partie résidentielle. Les participants sont également heureux que l'AMT fasse revivre la vocation ferroviaire historique du site et souhaitent, par ailleurs, que l'organisme revienne en consultation publique lorsque son projet se précisera.

Toutefois, certains aspects du projet sont demeurés sources de préoccupations, notamment concernant la présence de logement social, la réhabilitation des terrains contaminés et le verdissement. De sérieuses réserves ont été émises au sujet des usages que l'Arrondissement suggère d'autoriser sur le site à la demande du promoteur et au sujet des accès au site. La commission a énoncé des suggestions et des recommandations sur ces questions tout au long du rapport.

Au chapitre du logement social, la commission est consciente que les sommes allouées par le gouvernement du Québec à la Ville de Montréal sont limitées et doivent être réparties, en réponse aux besoins, sur l'ensemble du territoire montréalais. Bien que les participants à la consultation publique aient réclamé 40 % de logement social, la commission considère convenable le taux de 25 % proposé par le promoteur dans ce contexte, puisqu'il s'agit presque du double de ce qui est suggéré par la Stratégie d'inclusion de la Ville.

Le projet de développement industriel et commercial présente encore beaucoup d'inconnues sur l'usage réel qui sera fait de la partie du site adjacente au complexe résidentiel. Le promoteur demande d'élargir de beaucoup l'éventail des usages permis sur cette partie du site, passant d'un usage quasi unique à une multitude d'usages industriels et commerciaux dont certains pourraient être générateurs d'un fort volume de camionnage. La commission considère que les précautions prises par l'Arrondissement dans son projet de règlement ne garantissent pas suffisamment une cohabitation harmonieuse des usages industriels et résidentiels, surtout dans l'hypothèse plausible où la circulation des camions aurait été sous-évaluée. Par mesure de prudence, la commission recommande d'interdire les usages à fort volume de camionnage jusqu'à l'ouverture de l'accès au site par la rue Marc-Cantin.

Les commissaires partagent l'avis du promoteur, à savoir que, pour des raisons d'urgence et de sécurité, il faut une deuxième entrée sur le site dans le voisinage de l'entrée actuelle rue Le Ber. Ils croient également qu'il faut éviter la circulation des camions dans le quartier parce que les nuisances créées pourraient s'avérer importantes pour les résidents durant la période de construction et également par la suite. Ils proposent d'étudier une nouvelle option rue de la Congrégation qui offrirait peut-être la possibilité de maintenir et d'agrandir le parc de la Congrégation tout en donnant accès directement au site par la rue de Sébastopol. Par ailleurs, le plan local de déplacement devrait être complété le plus rapidement possible afin de favoriser le désenclavement du quartier.

Cette deuxième consultation de l'OCPM a permis de constater à nouveau que la confiance reste à consolider entre les citoyens, le promoteur Groupe Mach et l'Arrondissement. Dans ce contexte, la commission propose d'adopter une approche inclusive dans la formation du comité de vigilance et d'y intégrer des membres issus du Regroupement Information Logement (RIL) et d'Action-Gardien qui y siègeraient à titre personnel. Elle recommande aussi de revoir l'Accord de développement, notamment pour majorer le pourcentage des garanties bancaires et en exiger une concernant la réalisation de logement social et abordable.

L'Office rendra ce rapport public le 13 janvier 2010, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

Louise Roy

cc M. Micheal Applebaum, vice président du comité exécutif
Responsable des relations avec les citoyens
M. Richard Bergeron, membre du comité exécutif
Responsable de la mise en valeur du territoire et de l'urbanisme
M. Benoît Dorais, maire de l'Arrondissement du Sud-Ouest

Table des matières

Introduction	3
1. Le projet	5
1.1 La mise en contexte.....	5
1.2 Le concept d'aménagement.....	6
1.3 L'encadrement réglementaire.....	9
2. Les préoccupations et les opinions des participants	12
2.1 L'accueil du projet	12
2.2 Le logement social et abordable.....	14
2.3 Le développement durable	16
2.4 Le stationnement	16
2.5 La gestion des sols contaminés	17
2.6 Le désenclavement du quartier.....	18
2.7 Les services de proximité.....	19
2.8 Le transport collectif et actif	20
2.9 Les accès et la circulation.....	21
2.10 La réglementation.....	23
2.11 La partie de l'AMT	26
2.12 Le comité de vigilance et l'Accord de développement	26
3. L'analyse de la commission	27
3.1 Le logement.....	27
3.1.1 Le logement social et communautaire	27
3.1.2 Le logement abordable	28
3.2 Les considérations environnementales.....	29
3.2.1 Les toits verts.....	30
3.2.2 Le verdissement.....	31
3.2.3 L'ensoleillement	32
3.2.4 Le stationnement.....	32
3.3 Trafic et voies d'accès.....	34
3.3.1 Position du promoteur	34
3.3.2 Remarques méthodologiques.....	37
3.3.3 Les attentes du public	38
3.3.4 Opinion de la commission	39
3.4 La contamination des sols et la réhabilitation	41
3.4.1 Les exigences procédurales	42
3.4.2 Les intentions de réhabilitation du promoteur	44

3.4.3 La position des participants lors de l’audience.....	45
3.4.4 Opinion de la commission	46
3.5 L’usage industriel.....	47
3.6 L’Accord de développement	53
3.6.1 Le comité de vigilance.....	54
3.6.2 Déployer ses meilleurs efforts	57
3.6.3 Les garanties bancaires.....	58
4. Conclusion	60
Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	62
Annexe II – La documentation	66
Annexe III – Le projet de règlement P-09-036.....	72
Annexe IV – Le projet de règlement P-04-047-84	77

Introduction

Le promoteur groupe Mach propose de redévelopper le site des anciens ateliers du CN, situé au 1830 de la rue Le Ber, dans le quartier Pointe-Saint-Charles, dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Trois occupations distinctes caractérisent le concept d'aménagement proposé. Au sud du site, en partenariat avec le constructeur Samcon, le promoteur prévoit construire 854 unités de logements, des espaces verts, des jardins communautaires, une piste cyclable, etc. De plus, un ancien bâtiment sera reconverti afin d'y aménager des ateliers d'artistes et des locaux communautaires. La partie centrale du site servira à des fins industrielles et commerciales. Enfin au nord, l'AMT prévoit occuper cet espace afin d'y aménager un centre d'entretien de ses équipements.

La réalisation de ce projet nécessite des modifications réglementaires. Ainsi, le conseil municipal a adopté, lors de son assemblée du 15 juin 2009, le projet de règlement P-09-036 intitulé «Règlement autorisant l'occupation des anciens ateliers du CN situés rue Le Ber à des fins commerciales et industrielles et autorisant la construction d'immeubles à des fins résidentielles et commerciales, sur les terrains portant le numéro de lot 3 415 342 du cadastre du Québec» et le projet de règlement P-04-047-84 intitulé « Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ». L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a reçu le mandat du conseil municipal de tenir une consultation publique sur ce projet en vertu du chapitre 3 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.

Institué en 2002 par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal, l'OCPM a pour mission de réaliser des mandats de consultation publique relativement aux différentes compétences municipales en urbanisme et en aménagement du territoire, et sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif. Le présent rapport est le fruit du travail de la commission constituée par l'OCPM pour tenir la consultation publique sur le projet de redéveloppement du site des anciens ateliers du CN.

L'avis annonçant la consultation a été publié le 28 août 2009. La consultation publique s'est déroulée en deux volets. Dans un premier temps, une séance d'information générale a eu lieu le 15 septembre, suivie de deux séances les 16 et 17 septembre qui ont porté sur des thèmes plus spécifiques, soit celui du programme de gestion des sols et celui de l'accès et de la circulation. Lors de ces trois séances, les participants ont pu poser leurs questions. Dans un deuxième temps, trois séances d'audition des opinions se sont déroulées les 6, 7 et 8 octobre. Les six soirées ont eu lieu au sous-sol de l'église Saint-Charles au 2115 rue Centre, dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Au total, environ 700 présences ont été enregistrées lors de la consultation publique, 31 mémoires écrits ont été déposés, dont 24 ont été présentés. Quatre participants ont aussi fait des présentations orales. Les renseignements relatifs au mandat et à la documentation sont disponibles aux annexes 1 et 2 respectivement.

Le rapport de la commission comprend trois chapitres. Le premier chapitre présente le projet de redéveloppement du site des anciens ateliers du CN, ainsi que les projets de règlement visant à encadrer sa réalisation. Le second chapitre propose une synthèse des préoccupations et opinions des participants à la consultation. Dans le troisième chapitre, la commission propose son analyse et les conclusions qu'elle en tire.

Le projet

1.1 La mise en contexte

Le site des anciens ateliers du CN est situé au 1830 de la rue Le Ber, dans le quartier Pointe-Saint-Charles, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, à proximité du centre-ville et du havre de Montréal. Ces terrains occupent une superficie d'un peu plus de 33 hectares (environ 3,5 millions de pi²) dans la cour de triage de Pointe-Saint-Charles. À l'est et au sud, ils sont délimités par l'emprise de Via Rail, à l'ouest par le secteur résidentiel du quartier et au nord, par les voies du Canadien National. Le site comporte 12 bâtiments¹ pour la plupart construits sur une période d'environ quarante ans, entre 1914 et 1957. Ils représentent une implantation totale au sol de 85 000 m².

Depuis le milieu du 19^e siècle, le secteur ferroviaire fait partie du paysage urbain de Pointe-Saint-Charles. L'activité industrielle qui caractérisait ce quartier a connu son apogée dans les années 1950, avant d'entrer dans une période de déclin qui mena à la fermeture du Canal Lachine en 1970. En 1996, le CN loue ses ateliers à la multinationale GEC-Alstom, qui quitte le site en 2003. Depuis, groupes communautaires et citoyens se sont mobilisés afin d'élaborer leur vision d'avenir des terrains des anciens ateliers du CN². En 2008, le comité exécutif de la Ville de Montréal, suite à une demande de l'arrondissement du Sud-Ouest, mandate l'Office de consultation publique de Montréal de « tenir une consultation publique dans le cadre d'une démarche participative visant l'élaboration d'un plan d'ensemble du site du Canadien National dans l'arrondissement du Sud-Ouest. »³

¹ Un de ces bâtiments a été détruit par le feu en novembre 2008.

² Pour un portrait historique exhaustif de l'occupation du site des anciens ateliers du CN, veuillez vous référer au point 1.1 – *Bref rappel historique de l'occupation du site*, du rapport de la consultation publique faite en amont au présent projet, déposé le 3 mars 2009, s'intitulant *Projet de développement du site des ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles*. Ce rapport est disponible aux bureaux de l'OCPM, au 1550 rue Metcalfe 14^e étage, et à l'adresse suivante : <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P30/Rapport.pdf>.

³ *Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du Comité exécutif*, du mercredi 6 août 2008, doc. 1.1 de la documentation de la consultation publique faite en amont au présent projet. La documentation est

Suite à cette démarche participative, l'OCPM a déposé son rapport au mois de mars 2009. Ce rapport présentait les principes directeurs élaborés de concert avec la société civile, l'arrondissement, le promoteur Groupe Mach, associé avec Samcon en ce qui trait au développement résidentiel, ainsi que l'AMT. C'est par la suite que le conseil municipal a adopté, lors de son assemblée du 15 juin 2009, le projet de règlement P-09-036 et le projet de règlement P-04-047-84, et a mandaté l'OCPM de tenir une consultation sur ces projets de règlements.

1.2 Le concept d'aménagement

Trois occupations distinctes caractérisent le concept d'aménagement proposé par les promoteurs :

- la partie sud sera réservée à la construction de plus de 850 unités de logements;
- la partie centrale du site servira à des fins industrielles et commerciales. Un édifice adjacent à la partie résidentielle sera d'ailleurs converti à des fins commerciales et communautaires;
- la partie nord du site prévoit des activités ferroviaires. L'AMT souhaite occuper cet espace pour procéder à l'entretien de ses équipements;



disponible aux bureaux de l'OCPM, au 1550 rue Metcalfe 14^e étage, et à l'adresse suivante :

<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P30/1a.pdf>

Dans la partie résidentielle, le modèle de logement privilégié sera de type plex de quatre étages. Deux édifices au centre de la partie résidentielle seront de type multifamilial de huit étages. L'édifice de huit étages de l'îlot D1 sera réservé à du logement social et communautaire, de même que les deux édifices de l'îlot E et un de l'îlot F. Ceux-ci comprennent quatre étages. Au total, 25 % des logements seront de type social et communautaire, correspondant à environ 210 unités. De plus, entre 15 % et 25 % des logements s'inscriront dans la catégorie dite « abordable ». La trame des rues existantes du quartier sera conservée, soit les rues Bourgeoys, Sainte-Madeleine et Charron. Par ailleurs, des mesures d'apaisement de la circulation sont planifiées. Des aires de stationnement extérieur seront aménagées et ne seront pas visibles de la rue. Enfin, un réseau cyclable s'ajoutera au réseau actuel.

Figure 1 : Les trois parties du site.

PROJET BOURGEOYS
108 UNITÉS

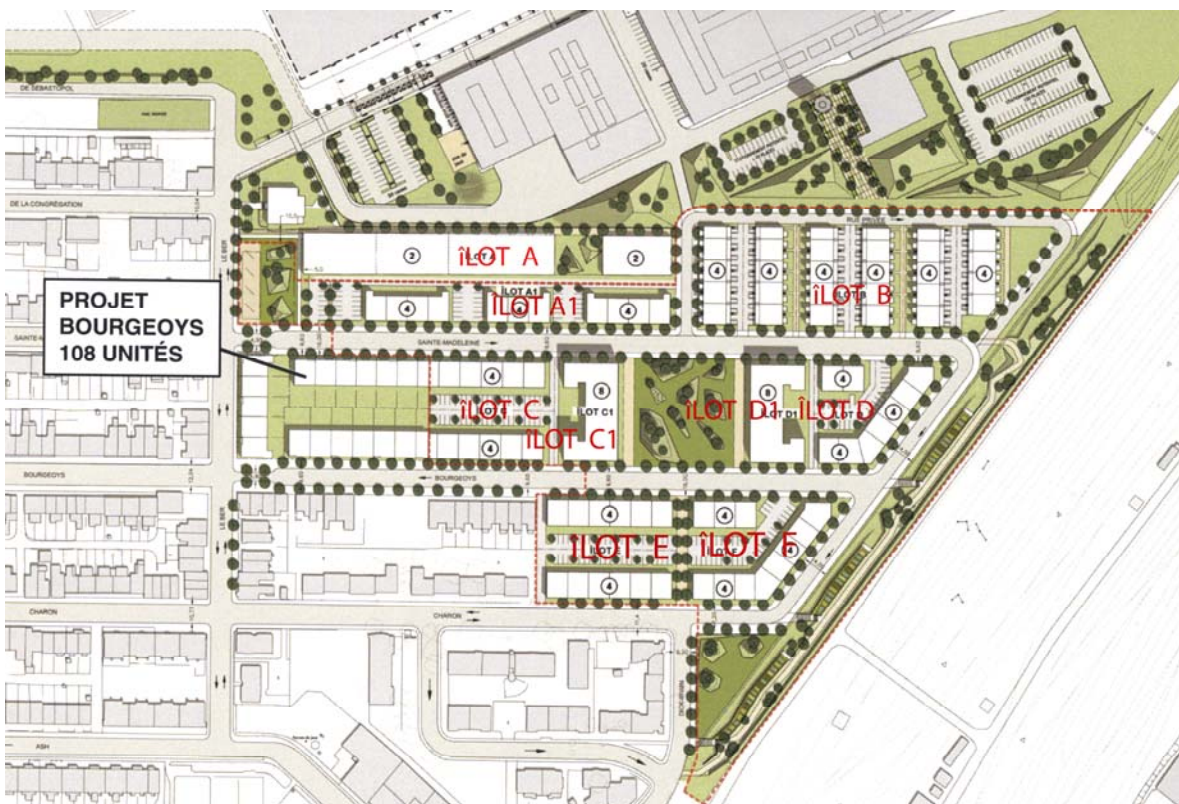


Figure 2 : La partie résidentielle

Les terrains sur lesquels seront construits les logements sont contaminés. Le promoteur prévoit déblayer une partie du site et étendre par la suite une couche d'un mètre de sol

propre, conformément aux normes et prescriptions du ministère du Développement Durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Le promoteur se servira des sols contaminés pour aménager des talus qui serviront de zones tampons entre les parties résidentielle et industrielle et la partie ferroviaire située au sud-ouest. Sur ce talus longeant les voies ferrées, le promoteur prévoit aménager un sentier multifonctionnel arborisé comprenant notamment des jardins communautaires. Un mètre de sol propre sera aussi étendu sur ce talus. De plus, quatre parcs et espaces verts seront aménagés, correspondant à un peu plus de 10 % de la superficie totale du site. À cela s'ajoutent les talus qui occuperont une superficie de près de 13 %. Dans le parc central, des équipements de jeux pour enfants sont prévus.

Le promoteur ne vise pas une certification LEED, mais prévoit s'inspirer du canevas LEED Neighborhood Development (LEED-ND), notamment en implantant des espaces verts, en aménageant une piste cyclable, en prévoyant des stationnements pour vélos, etc.

L'un des parcs proposés servirait à remplacer le Parc de la Congrégation, situé sur la rue de Sébastopol. En effet, Groupe Mach veut créer une entrée à la partie industrielle à cet endroit. Selon ses plans, le parc doit être déplacé pour laisser le passage aux camions désirant accéder à la zone industrielle. Une seconde entrée, prévue du côté est de la zone industrielle, sera accessible par la rue Marc-Cantin. Un passage à niveau sera aménagé pour traverser les voies ferrées.

Dans la partie centrale, à la limite du secteur résidentiel, le bâtiment qui servait autrefois de magasin au CN sera converti en ateliers d'artistes et en locaux communautaires. Il est envisagé que s'implantent également des commerces et une garderie. De plus, à côté de ce bâtiment, un parc sera aménagé avec une place publique aux abords de la rue Le Ber où un marché public aura pignon sur rue durant l'été.

Le promoteur prévoit également reconverter des bâtiments de la partie centrale afin d'accueillir de nouvelles entreprises. Par ailleurs, Groupe Mach aménagera un axe central

de circulation qui permettra de desservir les divers bâtiments. Des stationnements, des cases pour vélos et une aire de jeux sont prévus.

Enfin, l'AMT viendra s'installer dans la partie nord du site pour implanter un centre d'entretien de ses équipements. Des négociations sont présentement en cours avec le Groupe Mach et le ministère des Transports du Québec afin de concrétiser ce projet.

1.3 L'encadrement réglementaire

Pour permettre la réalisation du projet, le conseil municipal a adopté, lors de son assemblée du 15 juin 2009, le projet de règlement P-04-047-84 intitulé « Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal » et le projet de règlement P-09-036 intitulé « Règlement autorisant l'occupation des anciens ateliers du CN situés rue Le Ber à des fins commerciales et industrielles et autorisant la construction d'immeubles à des fins résidentielles et commerciales, sur les terrains portant le numéro de lot 3 415 342 du cadastre du Québec ».

Le Plan d'urbanisme

- Affectation du sol : Le Plan d'urbanisme définit dans la partie nord et au centre du site un « secteur emploi », et au sud un « secteur résidentiel ». Le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme vient introduire un « secteur mixte » au centre du site, à la jonction des deux affectations, où est situé l'ancien magasin, permettant aussi des fonctions commerciales et résidentielles dans une zone restreinte.
- Taux d'implantation et densité : Actuellement, dans la partie résidentielle, le Plan d'urbanisme permet la construction de bâtiments de un à quatre étages et un taux moyen d'implantation au sol. Dans la partie industrielle, un taux moyen ou élevé d'implantation au sol est permis, ainsi qu'une densité maximale de 3,0. Le projet de règlement vise à autoriser au centre de la partie résidentielle un taux moyen ou élevé

d’implantation au sol et une densité maximale de 6,0, afin de permettre la construction des deux immeubles de huit étages.

- Hauteur : Le Plan d’urbanisme prescrit une hauteur maximale de 25 mètres qui s’applique à partir de la partie nord du site jusqu’à la rue Sainte-Madeleine. Afin également d’autoriser la construction des deux immeubles de huit étages, le projet de règlement prévoit un ajustement de la zone de la hauteur maximale permise pour l’étendre à 25 mètres jusqu’à la rue Bourgeois.

Réglementation actuelle du Plan d’urbanisme et modifications proposées

	Réglementation actuelle	Modifications
Affectations	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur d’emploi au nord et au centre du site • Secteur résidentiel au sud du site 	Ajout d’un secteur <u>mixte</u> à la jonction des deux affectations permettant des fonctions <u>commerciales</u> et <u>résidentielles</u>
Taux d’implantation et densité	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Partie résidentielle</u> : bâtiments de 1 à 4 étages et un taux d’implantation moyen; • <u>Partie industrielle</u> : taux d’implantation moyen ou élevé et C.O.S. maximal de 3,0 	<u>Partie résidentielle (au centre seulement)</u> : taux d’implantation moyen ou élevé et une densité de 6,0 (pour les 2 édifices de 8 étages).
Hauteur maximale	25 mètres	Ajustement de la zone des limites des hauteurs (pour les 2 édifices de 8 étages).

Le Règlement d’urbanisme de l’arrondissement

- Hauteur : Le Règlement d’urbanisme prescrit actuellement une hauteur maximale de 12,5 mètres dans la partie résidentielle et de 23 mètres dans la partie industrielle. Le projet de règlement prévoit autoriser une hauteur de 25 mètres au centre de la partie résidentielle afin de permettre l’édification des deux bâtiments de huit étages. Il n’y a aucun changement en ce qui a trait à la partie industrielle.
- Densité : Aucune modification n’est prévue dans la partie industrielle, où la densité autorisée est de 0,5 à 3,0. Dans la partie résidentielle, le projet de règlement prévoit autoriser une densité de 1,5 à 3,5 et de 3,0 à 6,0 au centre.

- Taux d'implantation : Présentement, le taux d'implantation autorisé dans la partie résidentielle est de 35 % à 50 %. Le projet de règlement prévoit le faire passer de 35 à 70 %. Au centre de la partie résidentielle, il serait de 50 % à 85 %. Dans la partie industrielle, un taux d'implantation de 35 % à 50 % est permis. Le projet de règlement prévoit un taux de 30 % à 100 %.
- Usages : Actuellement, les usages autorisés sur le site sont les catégories d'usage E.7 (1)⁴, et I.5 (100) (matériel roulant seulement), activités cinématographiques, et habitation pour une partie du site. Pour la partie industrielle centrale, un règlement autorisant l'occupation et la transformation des bâtiments à des fins de studios de production cinématographique a été adopté au mois d'août 2002 en vertu de l'article 89,3° de la Charte de la Ville de Montréal.
- Le projet de règlement permet tous les usages de la famille habitation dans la partie résidentielle. La catégorie d'usage E.1, qui concerne les espaces et les lieux publics, est également autorisée.
- En plus des usages I.5 (100) et E.7 (1) déjà autorisés dans la réglementation actuelle, les catégories d'usage, I.4B, et E.7 (2) et les catégories d'usage C.2, C.6 et C.7 sont inclus au projet de règlement. L'usage C.7 n'est autorisé que sur une superficie de plancher maximale de 4 500 m².⁵

⁴ La catégorie d'usage E.7(1) comprend les usages suivants : 1) ateliers municipaux; 2) centrale téléphonique; 3) cour de matériel et de véhicules de service; 4) cour et gare de triage; 5) établissement d'assainissement; de filtration et d'épuration des eaux; 6) établissement et service liés à la gestion des neiges usées; 7) station ou sous-station électriques.

⁵ I.4B : La catégorie I.4 regroupe des usages qui peuvent occuper de grandes superficies de production et dont l'activité est susceptible de provoquer certaines nuisances à l'intérieur même du secteur industriel. Dans un secteur où est autorisée la catégorie I.4B, toutes les opérations doivent être réalisées à l'intérieur d'un bâtiment. Toutefois, une aire d'entreposage extérieur est autorisée.

E.7(2) Comprend les usages spécifiques suivants: 1) gare; 2) hélicoptère.

C.2 Regroupe les établissements de vente au détail et de services généraux autorisés en secteur de faible intensité commerciale.

C.6(1) Regroupe les activités commerciales d'insertion difficile en secteurs mixtes d'habitation et de commerce. La catégorie C.6(2) regroupe les activités commerciales lourdes.

C.7 Regroupe les activités d'entreposage, de commerce de gros, transport et distribution.

N.B. Se référer au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest afin d'obtenir l'information détaillée sur ces catégories : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=81,7425645&_schema=PORTAL

Réglementation actuelle de l'arrondissement et modifications proposées

	Réglementation actuelle : Partie résidentielle	Réglementation actuelle : Partie industrielle	Modifications : Partie résidentielle	Modifications : Partie industrielle
Hauteur maximale	12,5 mètres	23 mètres	25 mètres (partie centrale)	Aucune
Densité	N/A	0.5 à 3.0	1,5 à 3,5 et de 3,0 à 6,0 (partie centrale)	Aucune
Taux d'implantation	35 % à 50 %	35 % à 50 %	35 % à 70 % et de 50 % à 85 % (partie centrale)	30 % à 100 %
Usages	E.7(1) I.5 (100) (matériel roulant) Habitation	E.7(1) I.5 (100) (matériel roulant) Partie centrale: production cinématographique	Habitation; Espaces et lieux publics (E.1)	<ul style="list-style-type: none"> • E.7(1) • I.5 (100) (matériel roulant) • Industriel (I.4B); • Gare et hélicoptère (E.7(2)); • Commerces et services (C2) • Commerces lourds (C6); • Entreposage, commerces de gros, transport, distribution (C7);

2. Les préoccupations et les opinions des participants

Au total, environ 700 présences ont été enregistrées lors de la consultation publique sur le projet de redéveloppement du site des anciens ateliers du CN, majoritairement des résidents du quartier Pointe-Saint-Charles et de nombreux groupes communautaires. Rappelons que dans la deuxième partie de l'audience, la commission a reçu 31 mémoires écrits, dont 24 lui ont été présentés, ainsi que quatre présentations verbales. Ce chapitre propose une synthèse des interventions des participants.

2.1 L'accueil du projet

De façon générale, les participants à l'audience publique se réjouissent de voir que le projet se réalisera sur le site des anciens ateliers du CN, d'autant plus que plusieurs travaillent depuis quelques années déjà à l'élaboration d'une vision d'ensemble sur l'aménagement urbain du quartier Pointe-Saint-Charles. Les travaux de l'Opération populaire d'aménagement (OPA), de même que la démarche participative menée par

l'OCPM dans le cadre de la consultation publique tenue en amont en 2008, témoignent de ce travail collectif effectué.

De manière globale, les participants sont satisfaits de l'aménagement proposé dans la partie résidentielle. Tous sont heureux de constater que le bâtiment 7, qui servait autrefois de magasin au CN, sera conservé et reconverti en locaux communautaires et en ateliers d'artistes. Toutefois, certains aspects du projet sont source de préoccupations pour les participants. Plusieurs sont inquiets de la méthode qui sera employée par le promoteur pour gérer les sols contaminés. Certains souhaiteraient avoir un meilleur suivi de la part de la Direction de la santé publique à ce niveau. D'autres considèrent que la proportion de 25 % de logements sociaux et communautaires proposée est insuffisante. Considérant les besoins en logement dans le quartier, plusieurs soutiennent qu'une proportion de 40 % devrait être incluse au projet. Également, nombreux ont été les participants qui ont exprimé le désir de voir le quartier Pointe-Saint-Charles atteindre éventuellement le fleuve.

Pour la partie centrale, les participants émettent de sérieuses réserves. Premièrement, ils sont très préoccupés par les activités industrielles qui pourraient être autorisées par la réglementation de l'arrondissement. Ils craignent que cela n'entraîne des nuisances pour le quartier. Ils considèrent également que le promoteur a fourni très peu d'information quant aux entreprises qui pourraient venir s'installer. Deuxièmement, les participants s'opposent au déplacement du parc de la Congrégation. Du même coup, ils expriment clairement leur opposition à la venue de camions qui emprunteraient le nouveau tracé envisagé. Pour eux, la solution serait de faire passer les camions par l'accès Marc-Cantin.

Par ailleurs, la majorité des citoyens sont heureux de voir que l'AMT viendra s'installer sur la partie nord du site, notamment parce que de nouveaux emplois seront créés. Toutefois, ils déplorent le peu d'information fournie par l'AMT au sujet de ses intentions de développement lors de la consultation publique. Ces préoccupations seront présentées de façon détaillée dans les sections qui suivent.

La partie résidentielle

2.2 Le logement social et abordable

Deux groupes considèrent que la part de 25 % attribuée aux logements sociaux et communautaires, sur les 854 logements à construire, constitue un gain intéressant pour le quartier (Regroupement information logement, doc. 6.5, p.11; Bâtir son quartier, doc. 9.1.7, p.4). Notamment, Bâtir son quartier croit que ces nouveaux logements sociaux amélioreront la vie du quartier :

« Ce sont autant de ménages qui auront accès à un logement de qualité dans un environnement sain et sécuritaire et qui auront l'opportunité de prendre en charge leurs conditions de logement, dans une approche de démocratie, de participation et de responsabilisation individuelle et collective » (doc. 9.1.7, p.4).

Quelques participants soulignent que la situation socioéconomique de nombreux habitants de Pointe-Saint-Charles est précaire. Selon le Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, 1243 ménages sont en attente d'un logement social dans le quartier. Actuellement, dans Pointe-Saint-Charles, la proportion de logements sociaux et communautaires constitue 40 % du parc d'habitation. Cette part passera à 36 % lorsque le projet sous examen sera complété et à 32 % lorsque celui du Nordelec le sera (doc. 9.1.24, p.5). À cause de ce seuil anticipé, plusieurs groupes communautaires considèrent que la proportion de 25 % attribuée est insuffisante. Selon eux, ce taux devrait être plutôt de 40% afin de répondre adéquatement aux besoins des gens à faible revenu du quartier (Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.5; Pointe-Libertaire, doc. 6.6, p.30; Comité des droits sociaux du Sud-Ouest & Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.9, p.4, Comité Enviro-Pointe, doc. 9.1.15, p.8, M. Claude Picard, doc. 6.6, p.30).

Également, certains groupes et citoyens se sont prononcés sur la localisation des logements sociaux et communautaires. Bâtir son quartier est « heureux que la localisation identifiée pour les projets d'habitation communautaire permette une construction dès la toute première phase du chantier » (doc. 9.1.7, p.4). Les groupes communautaires et les

citoyens souhaitent en effet que les logements sociaux et communautaires soient construits dès les premières phases du projet. Par contre, certains craignent que la concentration de bâtiments réservés aux logements sociaux et communautaires ne crée des ghettos (Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.5; Comité des droits sociaux du Sud-Ouest & Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.9, p.4; Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.4; M. Gael Hollard, doc. 9.2.5, p.4; M. Mark Poddubuk, doc. 9.1.23, p.5). En effet, il existe déjà une concentration de logements sociaux et communautaires située immédiatement au sud de l'îlot F où le promoteur prévoit en construire. Dans cette perspective, certains craignent que ne soit amplifié l'effet ghetto. Un participant, professeur en pratique et théorie du design architectural et urbain, émet certaines réserves quant : « à la concentration des logements communautaires sur la partie sud du site, adjacente aux logements communautaires déjà existants, ce qui risque de créer un secteur homogène et défavorisé à l'encontre des principes de bonne pratique de design urbain et des communautés viables (M. Mark Poddubuk, doc. 9.1.23, p.2). Ainsi, une participante demande que les logements sociaux et communautaires soient parsemés sur le site (Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.4).

Puisque, le promoteur prévoit construire entre 15 % et 25 % de logements abordables (doc. 3.1, p.42) qui s'ajouteraient aux 25 % de logements sociaux et communautaires, des participants s'interrogent sur ce qui adviendra de la proportion des logements qui ne sera ni du type social et communautaire, ni abordable. Des citoyens auraient souhaité avoir plus d'information à ce sujet de la part du promoteur. Ils ne souhaitent pas que ces habitations soient dédiées à du logement haut de gamme (Action-Gardien, doc. 9.1.10, p.20; Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.3, M. Gael Hollard, doc. 9.2.5, p.4). Dans la même perspective, des participants demandent que le promoteur précise la typologie et la grandeur des logements. Ils demandent qu'une place importante soit accordée à des logements pour les familles et que du logement locatif soit également prévu (Action-Gardien, doc. 9.1.10, p.20; Projet Montréal, doc. 9.1.2, p.7; Clinique communautaire de Pointe-Saint Charles, doc. 9.1.12, p.6).

2.3 Le développement durable

Plusieurs groupes et citoyens souhaitent que le projet réponde aux critères LEED, ou du moins que soient intégrées des mesures reliées au développement durable. Parmi les propositions, il a été suggéré que soit implanté un système permettant la séparation des eaux grises. D'autres veulent aussi que l'eau de pluie soit récupérée. D'autre part, plusieurs souhaitent que des toits verts soient aménagés, notamment afin de permettre le jardinage dans des bacs. Il est aussi suggéré que soient utilisées des énergies alternatives telles que l'énergie solaire, éolienne et géothermique. De plus, il a été proposé que le site soit verdi au maximum (RÉSO, doc. 9.1.19, p.4; YMCA & Éco-quartier, doc. 9.1.16, p.3; Comité Enviro-Pointe, doc. 9.1.15, p.5-7, M. Claude Picard, doc. 9.1.18, p.1; Mme Valérie Dickson, doc. 9.1.25, p.4; Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.4-5). Enfin, un participant mentionne que les bâtiments de l'îlot B ne bénéficieront pas d'un ensoleillement optimal à cause de leur orientation par rapport au soleil (M. Mark Poddubnik, doc. 9.1.23, p.2).

2.4 Le stationnement

Quatre groupes communautaires se sont prononcés sur la question des stationnements. La Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles considère que le promoteur a fourni peu d'information concernant le nombre de places de stationnement qui seront aménagées. Par ailleurs, elle considère que le nombre de places visibles sur les plans est contradictoire avec l'étude de circulation :

« Le nombre de places de stationnement visibles sur les plans est de 200. Cela nous semble contradictoire avec les scénarios de déplacements décrits dans les études de circulation qui prévoient, aux heures de pointe seulement, 970 déplacements (450 le matin, 520 le soir), même en incluant un certain nombre de voitures en stationnement sur rue et en ramenant les prévisions à 900 logements » (doc. 9.1.12, p.3).

Également, Bâtir son quartier souhaite que l'immeuble de huit étages qui sera réservé à du logement social et communautaire soit soustrait des articles 17 et 18 du projet de règlement de l'arrondissement, qui stipulent notamment qu'un nombre minimal d'une

unité de stationnement par quatre unités de logement est requis, et que pour un bâtiment de plus de quatre étages, au moins 75 % des unités de stationnement pour véhicule automobile doivent être situées à l'intérieur du bâtiment (Bâtir son quartier, doc. 6.4, p.9).

Enfin, Action-Gardien souhaite que le ratio de stationnement soit réduit (doc. 9.1.10, p.20), tandis que la Pointe-Libertaire suggère que les stationnements soient remplacés par des jardins pour que :

« ...s'épanouissent la vie, les relations humaines, les lieux de décision politique et deuxièmement parce que le développement capitaliste actuel avec en tête le règne de l'automobile et de la consommation, nous mène droit dans le mur de la croissance sans fin dans un monde fini et tue la vie et la solidarité dans les quartiers » (doc. 9.1.17, p.3).

2.5 La gestion des sols contaminés

Le promoteur prévoit employer la méthode de l'analyse de risques afin de réhabiliter les sols dans la partie résidentielle. Cette méthode suscite chez les participants des inquiétudes.

Certains craignent que les contaminants ne s'infiltrant dans les conduites d'eau et les égouts (YMCA & Éco-Quartier, doc. 9.1.16, p.4; Mme Valérie Dickson, doc. 9.1.25, p.4). Un autre participant craint que la présence d'une population sur des sols contaminés ne crée des problèmes pour les générations futures : « The land where citizens will live will be « managed », toxic earth moved around, hidden under mounds for future generations to deal with » (M. Christophe Hellman, doc. 9.2.3, p.2). Aussi, un participant souhaite que le promoteur procède à une décontamination totale du site en déplaçant les sols pour qu'ils soient traités (M. Paul Legault, doc. 9.2.1, p.12).

De plus, des groupes ont exprimé leurs inquiétudes au sujet des jardins qui seront aménagés sur les talus composés de sols contaminés, malgré le mètre de sol propre qui y

sera ajouté (Vision Montréal, doc. 9.1.4, p.4; Comité de sécurité alimentaire du Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.5, p.9; Opération populaire d'aménagement, doc. 6.4, p.31). Dans cette perspective, des participants souhaitent que l'arrondissement offre des garanties de l'innocuité des sols, particulièrement en ce qui trait aux jardins, afin de protéger la santé des résidents (Vision Montréal, doc. 9.1.4, p.4; Comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien, doc. 9.1.5, p.9). Action-Gardien veut notamment que la Direction de la santé publique collabore à l'exécution d'études plus poussées sur la faisabilité de l'agriculture urbaine sur des talus contaminés (doc.9.1.10, p.12). Projet Montréal suggère de son côté que l'arrondissement et le comité de vigilance suivent ce dossier avec la Direction de la santé publique (doc. 9.1.2, p.6).

2.6 Le désenclavement du quartier

Les citoyens ont à maintes reprises rappelé que le quartier Pointe-Saint-Charles est enclavé, notamment par la présence des nombreuses voies ferrées. Des participants souhaiteraient briser cet enclavement et aimeraient que le quartier soit éventuellement relié au fleuve (YMCA & Éco-quartier, doc. 9.1.16, p.2; Mme Gisèle Trudel, doc. 9.1.8, p.1). Un groupe d'étudiants de maîtrise en urbanisme, à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, propose d'aménager des tunnels qui passeraient sous les voies ferrées et donneraient ainsi accès au fleuve (Mme Adeline Ardeois, M. Mohammed Harroud, Mme Rachel Pagé-Bélanger et Mme Vicky St-Pierre, doc. 9.2.8, p.8). Afin de désenclaver le quartier, il a été aussi suggéré que Via Rail déménage son centre d'entretien vers la cour Turcot (Atelier du patrimoine urbain de Montréal, doc. 6.5, p.38). Par ailleurs, un participant, urbaniste de profession, soutient que les terrains contaminés où est situé le technoparc pourraient accueillir des édifices d'habitation :

« On ne peut pas mettre du bungalow à cet endroit-là, évidemment, et des parcs d'enfants. Mais on peut mettre parfaitement une densité urbaine qui est tout à fait normale en front de mer. On ne met pas des bungalows devant la mer, on met des tours, parce qu'on va aller chercher la valeur de localisation. C'est de l'urbanisme 101, et je pense qu'on doit le faire » (M. Jean Décarie, doc. 6.6, p.47).

2.7 Les services de proximité

Les participants à la consultation publique ont fortement exprimé le désir de voir s'améliorer les services de proximité dans le quartier. Plusieurs considèrent qu'il manque de commerces, particulièrement d'alimentation, de parcs, d'espaces verts, etc. (Comité enviro-pointe, doc. 9.1.15, p.7; Vision Montréal, doc. 9.1.4, p.4; Comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien, doc. 9.1.5, p.3). Dans cette perspective, les participants se réjouissent du fait que le bâtiment no. 7 sera reconverti et servira entre autres à la mise sur pied d'activités artistiques, culturelles et communautaires. De plus, un petit marché public extérieur sera aménagé lors de la période estivale. Cependant, quelques groupes communautaires veulent inclure certaines conditions au bail qui liera au promoteur l'organisme à but non lucratif (OBNL) qui gèrera le bâtiment. Le Comité 7 à nous veut entre autres que le promoteur livre le bâtiment rénové. Il souhaite de plus :

« une clause d'abstention de vente pour le propriétaire pendant la durée du bail de 5 ans; une clause de résiliation pour l'OSBL au terme du bail exploratoire de 5 ans; une clause d'assurance de droit de premier acquéreur pour l'OSBL; un certificat de localisation détaillé avec bornage, afin de clarifier les accès au bâtiment et les limites du terrain; la cession du bâtiment au terme du bail, à des conditions permettant la réalisation du projet et un accord de développement signé entre la Ville, le Groupe Mach et l'OSBL 7 à nous » (Comité 7 à nous, doc. 9.1.13, p.5-6).

D'autres participants tiennent à souligner que le quartier manque de marchés d'alimentation (Comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien, doc. 9.1.5, p.3; Club des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.14, p.4). Un participant explique d'ailleurs qu'il est difficile pour les gens à mobilité réduite de se rendre aux marchés d'alimentation existants. (M. Yvon Leclair, doc. 6.5, p.47). Le Comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien se réfère à une étude faite par la Direction de la santé publique qui avait qualifié le secteur de « désert alimentaire » (doc. 9.1.5, p.3). Il propose de renforcer la zone commerciale de la rue Wellington, notamment en favorisant la présence de commerces d'alimentation grâce à des mesures fiscales et d'offrir un emplacement et l'équipement nécessaires pour aménager un commerce de fruits et légumes au sein du bâtiment no. 7 (doc. 9.1.5, p.4-5). De plus, le Club des consommateurs de Pointe-Saint-Charles suggère d'aménager des serres, des jardins

communautaires et des jardins sur les toits, afin de favoriser le développement de l'agriculture urbaine (Club des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.14, p.5).

2.8 Le transport collectif et actif

Plusieurs participants disent être insatisfaits du service de transport en commun dans le quartier. Ils considèrent que les deux lignes d'autobus qui desservent le quartier ne circulent pas assez fréquemment. Pour les participants, il est impératif d'améliorer le service (Projet Montréal, doc. 9.1.2, p.7; Vision Montréal, doc. 9.1.4, p.3; Bâtir son quartier, doc. 9.1.7, p.6; Action-Gardien, doc. 9.1.10, p.20; Club des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.14, p.5; Mme Gisèle Trudel, doc. 9.1.8, p.1; Mme Valérie Dickson, doc. 9.1.25, p.2-3; Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.4; M. Mark Poddubuik, 9.1.23, p.2; M. Jean-Claude Fleury, doc. 6.4, p.65). De plus, un intervenant considère que la desserte inadéquate du service de transport en commun nuit aux personnes à mobilité réduite :

« Actuellement, il n'y a surtout pas assez d'autobus, le temps d'attente est très long et puis les abris, il y a beaucoup de personnes âgées, il y a pas beaucoup d'abris, il y a pas beaucoup de bancs. Je pense que sur la rue Centre, il y a un abri, un banc pour pouvoir s'asseoir. Quand on pense que les autobus il y a un temps d'attente d'environ 40 minutes, là, ça fait assez long pour une personne d'un certain âge et handicapée aussi » (doc. 6.4, p.65).

Par ailleurs, un citoyen souhaite que les pistes cyclables soient déneigées durant l'hiver (M. Claude Picard, doc. 9.1.18, p.4).

Également, les résidents se plaignent des problèmes de circulation automobile et des nuisances qui y sont reliées. Considérant que de nouveaux résidents viendront vivre dans le quartier, les participants craignent que cela n'augmente ces problèmes de circulation automobile. En ce sens, non seulement les citoyens souhaitent que s'améliore la desserte de transport collectif, mais demandent aussi que l'arrondissement se dote d'un plan local des déplacements. Certains participants veulent que l'arrondissement tienne compte, dans ce plan, des grands projets qui sont prévus dans le secteur, tels que la réfection de

l'échangeur Turcot, le projet Nordelec et celui de Griffintown (YMCA & Éco-quartier, doc. 9.1.16, p.4; Projet Montréal, doc. 9.1.2, p.8; Comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien, doc. 9.1.5, p.7; Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.3)

La partie industrielle

2.9 Les accès et la circulation

Le promoteur prévoit aménager deux entrées au site, l'une via la rue Marc-Cantin et l'autre par la rue de Sébastopol. Afin de permettre aux camions lourds d'accéder à l'entrée prévue par la rue de Sébastopol, le promoteur soutient qu'il doit déplacer le parc de la Congrégation.

Les participants s'opposent au déplacement du parc et à l'aménagement de cette entrée. À leurs yeux, cette option n'est aucunement envisageable. Tous soutiennent que les camions doivent passer par l'accès Marc-Cantin.

Selon les participants, le parc de la Congrégation sert notamment d'écran visuel au viaduc en béton qui passe au-dessus de la rue Wellington, de même que d'écran aux polluants qui proviennent de la circulation automobile. Du même coup, le parc contribue à lutter contre les îlots de chaleur et à améliorer la santé et la qualité de vie des résidents dans un quartier où les parcs et espaces verts se font rares. Enfin, pour les habitants du quartier, il sert aussi de lieu de repos et de socialisation (Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.12, p.3; Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.6; YMCA & Éco-quartier, doc. 9.1.16, p.1-2; Action-Gardien, doc. 9.1.10, p.12; OPA, doc. 9.1.11, p.6-7; Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.3).

Les participants s'opposent fortement à l'aménagement de l'entrée par la rue de Sébastopol, également parce que cela entraînerait la venue de camions qui emprunteraient le nouvel accès. Selon les résidents, le passage de camions causerait de nombreuses

nuisances, du bruit, de la pollution, des vibrations, etc. (Comité des droits sociaux du Sud-Ouest de Montréal & Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.9, p.4; Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.6-7; Mme Gisèle Trudel, doc. 9.1.8, p.1; M. Denis Tabourdeau, doc.9.1.20, p.7-8, Famille Guiot-Pagé, doc. 9.2.6, p.2; Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.3). Par ailleurs, une participante craint particulièrement que les camions n'endommagent les structures des bâtiments :

« La circulation des camions lourds (tout comme les autobus) à l'intérieur du quartier existant endommage les fondations et les structures des maisons ; leur bruit et leur poids excessif gêneraient les résidents et les chevaux sur la rue Sébastopol ; le parc de la Congrégation actuel fait partie de l'histoire du quartier, la préservation du parc participe à conserver le caractère hybride du secteur tout en laissant place au développement, puisque l'accès des camions peut se faire à l'arrière du site, par un autre chemin » (Mme Gisèle Trudel, doc. 9.1.8, p.1).

De plus, une autre participante considère qu'il n'est pas acceptable de vouloir faire passer des camions par la rue Wellington, puisque celle-ci est vouée à devenir une artère commerciale (Mme Nathacha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.3).

L'étude de circulation faite par le promoteur prévoit que 50 camions par jour accèderont au site via les deux entrées prévues. Des participants ont remis en question la crédibilité et le réalisme de l'étude (Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc.9.1.24, p.3; Action-Gardien, doc. 6.4, p.19; M. Gael Hollard, doc. 9.2.5, p.1-2). Un participant considère que l'étude effectuée ne peut se comparer à la réalité d'un quartier comme Pointe-Saint-Charles :

« Je ne comprends pas comment on peut nous proposer une étude qui soit basée sur un système logiciel élaboré sur un schéma type d'une ville américaine qui serait identifiable à Pointe-Saint-Charles. Il faut donc que la référence soit une ville qui soit enclavée entre 2 ponts, avec un fleuve et un système de transport en commun qui suive la même évolution. Je n'ai pas ressenti une telle similitude en lisant l'étude sur la circulation. Comment se fait t-il que la Ville de Montréal qui est l'intervenant qui devrait le mieux maîtriser ce sujet ne nous propose pas une contre-expertise un peu plus réaliste de la problématique de circulation existante et risquant de devenir encore plus critique ? » (M. Gael Hollard, doc. 9.2.5, p. 1-2).

À ce sujet, Action-Gardien considère que l'arrondissement devrait effectuer sa propre étude de circulation, car celle du promoteur n'est pas crédible à ses yeux :

« Et aussi que l'arrondissement devrait réaliser ses propres études indépendantes, parce que l'étude de circulation, plutôt l'étude sur la congestion à partir de laquelle le propriétaire a justifié ses scénarios par Sébastopol, on a pu voir qu'elle était absolument pas crédible et ça été d'ailleurs très, très bien démontré par les absences de réponses qu'on a eues les 15 et 16 septembre derniers, ici » (Action-Gardien, doc. 6.4, p.19).

Ainsi, pour l'ensemble des participants, les camions doivent impérativement passer par l'accès Marc-Cantin, autant lors de la période de construction du site que lorsqu'il sera complètement opérationnel. Les camions pourraient emprunter les rues résidentielles en cas d'urgence seulement (Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.6-7; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.12, p.6; Éco-quartier & YMCA, doc. 9.1.16, p.2; Action-Gardien, doc. 9.1.10, p.12; Mme Nathasha Alexandroff, doc. 9.1.21, p.3; Mme Valérie Dickson, doc. 9.1.25, p.2).

2.10 La réglementation

La plupart des participants sont favorables à la venue d'activités ferroviaires sur le site puisqu'elles apporteront de nouveaux emplois et qu'elles s'intègrent à l'histoire industrielle du quartier. Cependant, quelques participants auraient souhaité voir des industries de haute technologie venir s'installer sur le site (RÉSO, doc. 6.4, p.63; M. Denis Tabourdeau, doc. 9.1.20, p.9). RÉSO voulait notamment « promouvoir un parc technologique à valeur ajoutée en lien avec l'ETS ». Toutefois, RÉSO souligne que le promoteur n'a pas donné suite à sa proposition (doc. 6.4, p.63).

L'ensemble des participants est très inquiet des usages industriels que l'arrondissement accorde au promoteur dans son projet de règlement. Les participants considèrent que l'arrondissement est très permissif envers le promoteur. Ils craignent que les usages autorisés n'entraînent des nuisances pour les résidents. Action-Gardien qualifie le zonage demandé comme étant un « fourre-tout » :

« Le propriétaire a déposé une demande de changement de zonage très large qui englobe une multitude d'usages possibles. La demande inclut quatre grandes catégories d'usages et d'activités. Ce qui en fait un tel assortiment que nous le qualifierons de « zonage fourre-tout ». Nombre de ces usages, dans les catégories du commerce et de l'industrie lourde, pourraient générer de fortes nuisances pour la communauté (poussières, bruits, vibrations, émanations toxiques, circulation de poids lourds) » (doc. 9.1.10, p.13).

Ainsi, plusieurs participants demandent à l'arrondissement de limiter davantage les usages autorisés (Action-Gardien, doc. 9.1.10, p.16; Comité des droits sociaux du Sud-Ouest & Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.9, p.4; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 6.4, p.39; Comité Enviro-Pointe, doc. 9.1.15, p.4). D'autres précisent que les activités qui auront lieu ne doivent pas causer de nuisances qui déborderaient des bâtiments industriels. Elles ne doivent pas générer de bruits, ni de polluants potentiellement dangereux pour le secteur résidentiel (Action-Gardien, doc. 9.1.10, p.16; Mme Valérie Dickson, doc. 9.1.25, p.3; M. Claude Picard, doc. 9.1.18, p.1-2). À ce sujet, un participant se réfère aux conclusions de l'Opération populaire d'aménagement, qui affirmaient qu'il ne devait y avoir que des activités peu nuisibles dans la zone centrale (M. Mark Poddubnik, doc. 9.1.23, p.2). Le Regroupement information logement (RIL) demande par ailleurs d'effectuer une étude d'impact pour évaluer lesquels des usages demandés pourraient avoir des effets néfastes pour le secteur résidentiel. Il demande aussi que la zone tampon entre la partie résidentielle et industrielle soit réalisée dès les premières phases du projet et « qu'un maximum de mesures d'atténuation des nuisances soit employé dans la construction des bâtiments résidentiels » (doc. 9.1.3, p.8). Par ailleurs, le YMCA & Éco-quartier suggèrent d'inclure une deuxième ou même une troisième rangée d'arbres dans la zone tampon afin de réduire les nuisances (doc. 9.1.16, p.3).

L'inquiétude des participants concernant les nuisances que les industries pourraient générer au secteur résidentiel provient notamment du fait que le promoteur a fourni peu d'information quant aux entreprises qui pourraient venir s'installer sur le site (Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.7, Mme Lise Ferland, doc. 6.2, p.31). Une participante souhaite avoir davantage d'information à ce sujet :

« Ça fait que peut-être qu'il y a des secrets qui ne peuvent pas être dits parce que quand on est en négociation, je comprends qu'on ne peut pas tout mettre sur la table, mais il me semble que dans la mesure où on s'installe en zone contiguë à une zone résidentielle, les citoyens seraient en droit de savoir un parc industriel de qualité, ça veut dire quoi, puis d'avoir des précisions » (Mme Lise Ferland, doc. 6.2, p.31).

RÉSO considère aussi que le promoteur a fourni peu d'information : « Plusieurs citoyens ont voulu en savoir plus long sur les intentions du promoteur dans la partie qu'il souhaite exploiter lui-même et force est de constater que ses réponses sont pour le moins évasives ». Dans la perspective où peu de détails ont été fournis sur la planification de la partie centrale industrielle, l'arrondissement doit, selon RÉSO, refuser le changement de zonage demandé. De plus, une nouvelle consultation publique devrait être tenue sur cette partie du site, lorsque le promoteur aura un projet plus élaboré (RÉSO, doc. 9.1.19, p.4-5).

D'autres participants soulignent qu'ils ne font plus confiance au promoteur, ce qui alimente leurs craintes quant aux industries qui pourraient venir s'installer (Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 6.4, p.39, M. Gael Hollard, doc. 9.2.5, p.3). RÉSO se réfère aux infractions commises par le promoteur : « Comment la population peut-elle croire que le promoteur respectera ces restrictions compte tenu des nombreuses infractions qu'il a déjà commises depuis qu'il est propriétaire du site? » (doc. 9.1.19, p.4).

Un autre intervenant se questionne également sur l'intérêt qu'entretient l'arrondissement à accommoder le promoteur :

« Quel est l'intérêt de la Ville de Montréal à accommoder les particuliers comme ça, des gens qui investissent énormément d'argent, j'en suis sûr, quel est l'intérêt qui vous pousse à appuyer ces gens-là, à les accommoder? Rue Sébastopol étant zonée résidentielle, à dire, ah oui, on va sacrifier un bout de rue, on va couper un parc, quel est votre intérêt en arrière de tout ça, s'il vous plaît? (M. Patrick Thibault, doc. 6.3, p.81) ».

2.11 La partie de l'AMT

De façon générale, les participants sont heureux de voir que l'AMT s'installera au nord du site. L'arrivée de l'AMT générera des emplois dans le secteur. Toutefois, plusieurs participants déplorent que l'AMT ait fourni très peu de détails concernant ses intentions de développement (RÉSO, doc. 9.1.19, p.4-5; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.12, p.4; Éco-quartier & YMCA, doc. 9.1.16, p.4, Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.1.24, p.2).

2.12 Le comité de vigilance et l'Accord de développement

Il est prévu qu'un comité de vigilance soit créé en vertu de l'Accord de développement. Le RIL demande d'être inclus au sein du comité (doc. 9.1.3, p.8). Le GRT Bâtir son quartier appuie la demande du RIL (doc. 9.1.7, p.6). De son côté, la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles demande qu'Action-Gardien soit inclus au sein du comité (doc. 9.1.12, p.2).

Quant à l'Accord de développement, la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles demande qu'il soit plus contraignant envers le promoteur. De plus, l'Accord devrait inclure des mécanismes pour informer la population du travail et des observations du comité de vigilance (doc. 9.1.12, p.2-3).

Enfin, des garanties bancaires sont exigées par la Ville en vertu de l'Accord de développement. Cependant, RÉSO considère insuffisant le montant exigé, représentant 25 % des coûts réels des travaux reliés à la réalisation du passage via la rue Marc-Cantin :

« Que soient exigées des garanties bancaires pour la réalisation des engagements du promoteur sur le domaine public, qui couvre 100 % du coût estimé des travaux, entre autres pour les zones tampons. Donc, on ne comprend pas dans l'Accord de développement pourquoi on parle de garanties bancaires de 25 %, si pour une raison ou pour une autre les engagements du promoteur ne peuvent pas se réaliser, qu'est-ce qu'on fait pour les 75% qui restent ? » (doc. 6.4, p.60)

D'autres opinions ont été évoquées lors des soirées d'audience. Mais les aspects qui viennent d'être présentés représentent de manière générale les principales préoccupations des participants.

3. L'analyse de la commission

Le projet sous examen est complexe : vaste territoire, pluralité de vocations entrevues, multiplicité des acteurs, tensions sociales vives et manifestes inscrites dans une période de temps importante, conflit politique de plusieurs ordres, horizons idéologiques contrastés. La commission a pour mandat d'analyser le projet proposé et de suggérer au décideur des pistes de décision. Aux fins d'analyse, et sans prétendre y être parvenue entièrement, la commission a retenu les axes d'analyse suivants : le logement, les considérations environnementales, le trafic et les voies d'accès, la contamination des sols et la réhabilitation, l'usage industriel et l'Accord de développement.

3.1 Le logement

3.1.1 Le logement social et communautaire

Il est bien connu que le quartier de Pointe-Saint-Charles est l'un des secteurs les plus défavorisés de Montréal. Les indicateurs ne mentent pas. À Montréal, la proportion de familles monoparentales avec enfants est de 33 %. À Pointe-Saint-Charles, elle est de 50,4 %. La population de 15 ans et plus sans diplôme est de 21,5 % à Montréal, tandis qu'à Pointe-Saint-Charles elle est de 34 %. À Montréal, 22,8 % de la population vit sous le seuil du faible revenu après impôt. À Pointe-Saint-Charles, c'est 37,4 %.

La proportion des ménages locataires qui consacrent 30 % ou plus de leur revenu brut au loyer est de 38,7 % à Montréal. Cependant, cette proportion est plus faible à Pointe-Saint-Charles, avec 34,6 %⁶. Comment peut-on expliquer que la majorité des indicateurs de

6 Direction de santé publique - Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2009), *Principales caractéristiques de la population du CSSS Sud-Ouest-Verdun. Données du Recensement de 2006*, 12 p.

défavorisation soient plus élevés dans Pointe-Saint-Charles que dans le reste de la ville alors que la proportion des ménages qui consacrent 30 % ou plus de leur revenu au loyer brut y est moins élevée que dans le reste de la ville? Les participants, lors de la consultation publique, ont soulevé qu'environ 40 % du stock de logements à Pointe-Saint-Charles est du type social et communautaire. Force est de constater que si l'indicateur du nombre de ménages locataires consacrant plus de 30 % ou plus de leur revenu brut au loyer est moins élevé à Pointe-Saint-Charles que dans le reste de la Ville, alors qu'il s'agit d'un quartier très défavorisé, c'est parce que la population a su se mobiliser et revendiquer un haut taux de logements sociaux et communautaires.

Dans cette perspective, certains participants à la consultation publique ont demandé que le projet inclue une proportion de 40 % de logements sociaux et communautaires afin de maintenir le taux atteint dans le quartier. Le promoteur propose d'en inclure 25 %. La *Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal* incite les promoteurs à inclure 15 % de logements sociaux et communautaires dans leurs projets immobiliers. Le constructeur Samcon, partenaire du promoteur Groupe Mach, s'est donc engagé à en construire 10 % de plus que le taux proposé par la *Stratégie*.

La commission comprend l'argumentaire des participants qui souhaitent voir la proportion s'élever à 40 %. Cependant, le promoteur fait l'effort de presque doubler la proportion de logements sociaux et communautaires suggérée par la *Stratégie* de la Ville. Comme il s'agit d'une politique de la Ville, il est difficile pour la commission d'exiger davantage d'autant que l'enveloppe de subventions en provenance du gouvernement du Québec est limitée et qu'elle doit être répartie dans toute la ville où des besoins importants se font aussi sentir. En ce sens, le taux de 25% de logements sociaux et communautaires apparaît convenable.

3.3.3 3.1.2 Le logement abordable

Le promoteur s'est engagé à inclure entre 15 % et 25 % de logements abordables. Rappelons qu'il s'est aussi engagé à inclure 25 % de logements sociaux et

communautaires. Toutefois, des participants ont mentionné que le promoteur n'avait pas précisé le type de logement qu'il entendait construire parmi ceux qui ne se qualifient pas dans la catégorie du logement abordable et du logement social et communautaire. En effet, entre 50 % et 60 % des logements prévus n'entrent pas dans ces deux catégories, selon les plans du promoteur. Des participants ont souligné qu'ils ne voulaient pas que des condominiums haut de gamme soient construits sur le site. À ce sujet, l'urbaniste M. Michel Dufresne, représentant de Cardinal Hardy, a souligné que Samcon pourrait construire plus de logements abordables que ce qui a été proposé :

« En résumé, et je conclus, le projet va amener 850 nouveaux ménages dans le quartier, dont 25 % de ces logements-là sont des logements sociocommunautaires et qui ont fait l'objet d'une entente avec Bâtir son quartier. 15 % à 25 % des unités seront des logements abordables, et monsieur Gareau pourrait vous dire : « On va même en faire plus, je suis sûr », mais ça fait partie un peu des objectifs. C'est un client qui produit des unités qui ont un très bon rapport qualité-prix dans le marché actuel de l'habitation à Montréal » (doc. 6.1, p. 12-13).

M. Maurice Gareau, vice-président développement chez Samcon, a confirmé les propos de M. Dufresne en expliquant que le marché ciblé est celui des jeunes familles et des premiers acheteurs, marché très proche du logement abordable : « Oui, c'est ça. Si vous regardez l'ensemble des produits que nous faisons sur l'île de Montréal, la majorité sont abordables. » (doc. 6.1, p.29).

Considérant ces propos, la commission encourage le promoteur à construire un maximum de logements abordables. Si le promoteur prévoit construire une proportion de logements qui ne peuvent être considérés comme étant abordables, la commission est d'avis que le prix de ces logements doit s'en approcher le plus possible.

3.2 Les considérations environnementales

Plusieurs intervenants souhaitent que certaines considérations environnementales soient intégrées au projet comme l'aménagement de toits verts, l'utilisation d'énergies

alternatives, la plantation d'arbres, etc. À ce titre, la Ville de Montréal s'est dotée du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise pour une gestion responsable des ressources*⁷ qui traite par exemple de mesures pour réduire les îlots de chaleur et favoriser l'agriculture urbaine.

Le promoteur considère approprié le canevas de conception LEED-ND, sans pour autant viser une certification. Certaines mesures adoptées s'intègrent à une approche LEED-ND, comme la mise en place d'espaces verts et de parcs (incluant les talus) qui représentent 23 % de la surface résidentielle, l'aménagement d'une piste cyclable et de jardins communautaires, etc. La proportion d'espaces verts et de parcs proposée par le promoteur permet de dépasser le taux demandé par l'arrondissement du Sud-Ouest, dans son règlement sur les opérations cadastrales, qui correspond à 10 % de la superficie du terrain (doc. 5.4, p.2).

3.3.4 3.2.1 Les toits verts

Des participants ont manifesté le désir que soient aménagés des toits verts. Toutefois, le promoteur soutient que l'accessibilité serait difficile sur certains bâtiments en raison de la géométrie des toitures. (M. Pierre-Jacques Lefaiivre, doc. 6.1, p.36-37). Le promoteur a également souligné que ce type d'aménagement exige qu'il se soumette à des règles de sécurité supplémentaires, qui de surcroît, entraîneraient un accroissement des coûts. De plus, puisque des logements abordables seront construits, l'aménagement de toits verts apparaît difficile aux yeux du promoteur au plan économique (M. Maurice Gareau, doc. 6.1, p. 82). Une participante a cependant mentionné qu'un simple accès aux toits serait bénéfique pour faire du jardinage dans des bacs, sans pour autant devoir y aménager des toits verts (Mme Nathacha Alexandroff, doc. 6.1 p.82).

⁷ Ville de Montréal (2007). *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, Phase 2007-2009*, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf, 111 p.

De nombreux résidents aimeraient profiter de lieux supplémentaires pour pratiquer le jardinage. La Ville de Montréal encourage le développement de l'agriculture urbaine⁸. La commission suggère au promoteur d'analyser la faisabilité d'aménager des toits qui seraient accessibles aux résidents où ils pourraient pratiquer du jardinage dans des bacs.

Concernant le bâtiment no. 7, le promoteur a souligné que sa configuration et sa hauteur faciliteraient l'aménagement d'un toit vert. Il a manifesté une ouverture à ce titre. (M. Pierre-Jacques Lefavre, doc. 6.1, p.36-37).

La commission est d'avis que la discussion sur cette question doit se poursuivre entre les parties.

3.3.5 3.2.2 Le verdissement

Plusieurs citoyens souhaitent que les terrains du CN soient verdissés le plus possible. Les participants ont clairement expliqué que le quartier Pointe-Saint-Charles n'est pas suffisamment arborisé. De plus, plusieurs craignent que les activités industrielles ne nuisent à la quiétude des résidents (bruits, pollution, etc.). En ce sens, il a été proposé d'ajouter une deuxième, voire une troisième bande d'arbres sur la zone tampon afin de réduire les nuisances et du même coup, contribuer à l'arborisation du secteur (YMCA & Éco-quartier, doc. 9.1.16, p.3).

Recommandation 1 - La commission considère cette proposition intéressante, d'autant plus que le verdissement contribue à lutter contre les îlots de chaleur. La lutte aux îlots de chaleur fait partie du *Premier plan stratégique de développement*

⁸ Ville de Montréal (2007). *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, Phase 2007-2009*, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf, p.47.

*durable de la collectivité montréalaise pour une gestion responsable des ressources*⁹.
La commission recommande donc au promoteur d'étudier cette proposition et à l'Arrondissement de l'inscrire à l'agenda des travaux du comité de vigilance.

3.3.6 3.2.3 L'enseillement

Le promoteur entend favoriser l'enseillement des cours et des espaces de vie intérieurs (doc. 3.1, p.41). Cependant, comme certains participants l'ont souligné, l'orientation et la densité de construction de l'îlot B ne permettront pas de maximiser l'exposition au soleil des logements. Le promoteur en est, par ailleurs, conscient :

« Bien, je suis d'accord avec vous sur le point que ce n'est peut-être pas optimal au niveau de l'orientation solaire. Le choix qui a été fait c'est que premièrement, bon, on pouvait positionner plus de logements dans cette orientation-là. C'est aussi parce que la rue qui est dans la partie nord, c'est une rue qui est privée » (M. Michel Dufresne, doc. 6.1, p.30).

La commission comprend que le choix de l'orientation de l'îlot B fait par le promoteur est en partie dû à la nécessité de densifier le site puisqu'il a concédé une partie de l'espace prévu à la préservation du bâtiment no 7.

La commission constate que l'orientation de l'îlot B n'est pas idéale pour l'enseillement, mais qu'il n'existe probablement pas de meilleure solution de rechange dans le contexte.

3.3.7 3.2.4 Le stationnement

Le promoteur prévoit aménager des stationnements en surface et d'autres en sous-sol pour les deux immeubles de huit étages. Le projet de règlement prévoit à l'article 17 que :
« ...pour un usage de la famille habitation, un nombre minimal d'une unité de

⁹ Ville de Montréal (2007). *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, Phase 2007-2009*, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf, p.41.

stationnement pour véhicule automobile par quatre unités de logement est requis et un nombre maximal d'une unité de stationnement par deux unités de logement est requis » (doc. 1.1, p.3). Dans la mesure où le projet de règlement est plus restrictif que l'article 576 du règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest, la commission considère que l'arrondissement fait un effort pour réduire la dépendance à l'automobile.

Le projet de règlement stipule également à l'article 18 que : « Pour un bâtiment de plus de quatre étages, au moins 75 % des unités de stationnement pour véhicule automobile doivent être situées à l'intérieur du bâtiment » (doc. 1.1, p.3). Bâtir son quartier soutient que l'article 18, de même que l'article 17 qui prescrit notamment que soit aménagée au minimum une case de stationnement par quatre unités de logements, seraient difficilement applicables pour le bâtiment de huit étages de l'îlot D1 qui sera dédié à du logement social et communautaire :

« Pour le logement communautaire, je vous dirais que ce sont des règles et des critères qui sont difficiles à rencontrer. Alors, ce qu'on souhaiterait, c'est que le règlement de zonage puisse ne pas fixer de minimum en termes de cases, ni d'exigences en termes de proportions de stationnements qui seraient à l'intérieur de l'immeuble » (doc. 6.4, p.10).

La commission note par ailleurs que plusieurs participants ont exprimé le souhait que se construise un quartier axé sur le transport actif et collectif plutôt que sur l'automobile. En ce sens, la demande de Bâtir son quartier permettrait de répondre en partie à ce désir. De plus, considérant les contraintes budgétaires qui peuvent être associées à la construction de logements sociaux et communautaires, il est compréhensible que Bâtir son quartier veuille se soustraire de l'obligation d'aménager des stationnements intérieurs.

Recommandation 2 - Dans la mesure où Bâtir son quartier, qui coordonnera la réalisation de ce bâtiment, considère que la réduction du nombre de stationnements n'entravera pas la vente ou la location des logements, la commission recommande à l'arrondissement de soustraire le bâtiment de l'îlot D1 aux articles 17 et 18. Cette réduction substantielle du nombre d'unités de stationnement permettrait du même coup de réduire les coûts de construction du bâtiment et la dépendance à

l'automobile. Cependant, la commission recommande de ne pas ajouter de cases de stationnement extérieur pour compenser la perte de celles qui étaient prévues à l'intérieur.

3.3 Trafic et voies d'accès

La construction d'un nouvel ensemble domiciliaire et la réouverture d'un site industriel de grande envergure posent inévitablement la question du trafic : augmentation du trafic automobile et surtout du camionnage.

3.3.8 3.3.1 Position du promoteur

Le promoteur a cherché à comparer l'état actuel de la circulation à l'état prévisible de la circulation quand tout le site sera occupé (horizon 2026). Il l'a fait pour l'ensemble du trafic et s'est également attardé à la question du camionnage et de l'accès au site industriel pour les camions.

L'étude réalisée par le Groupe S. M. International Inc. (document 3.4) retient un scénario de base de l'accès à la composante industrielle par la rue de Sébastopol (doc 3.4, p. 31). Trois autres scénarios « portent sur l'aménagement d'un second accès par le sud du site industriel » (ibid). Le tableau complet donne donc quatre scénarios, le premier contenant deux variantes:

- 1 a) par la rue de la Congrégation sans modification à la rue de Sébastopol;
- b) par la rue de la Congrégation avec modification au tracé de la rue de Sébastopol, incluant un empiétement dans le parc de la Congrégation;
- 2 un raccordement par la rue Marc-Cantin pour camions seulement par un passage à niveau des voies ferrées, supposant donc l'accord du CN. L'étude estime que 80 % du camionnage emprunterait cette voie (doc 3.4, p 44). La voie serait interdite aux autos;

- 3 l'aménagement d'une nouvelle rue en contrebas du parc Le Ber. Cette hypothèse n'est pas retenue à cause de son absence d'effets dissuasifs sur la circulation automobile, de ses coûts élevés et de la nécessité d'amputer en partie le parc Le Ber;
- 4 l'achèvement du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Cette solution est rejetée à cause de son incertitude en l'état actuel, de son échéance à long terme, de ses coûts très élevés et d'une augmentation possible du trafic induit dans le quartier à d'autres fins.

Le promoteur retient donc les scénarios 1-b) et 2, estimant que 80 % du camionnage passera par la rue Marc-Cantin. À ses yeux toutefois, la voie d'accès par les rues de la Congrégation et de Sébastopol s'impose comme s'impose aussi, à son avis, la nécessité d'empiéter sur le parc de la Congrégation. Un terrain équivalent serait cédé au coin des rues Le Ber et de Sébastopol. Comme l'accès par la rue Marc-Cantin serait privé et ne découlerait que d'un droit de passage consenti par le CN, le promoteur souhaite faire de l'entrée par la rue de Sébastopol son entrée principale, voire une entrée de prestige (M. Pierre-Jacques Lefavre, doc. 6.3, p.77). De plus, un site d'une telle ampleur doit avoir deux voies d'accès à la fois pour des questions d'urgence et de sécurité. L'accès au site serait par ailleurs contrôlé.

Dans son étude des impacts sur les déplacements, le promoteur retient l'hypothèse d'une zone résidentielle de 1 000 logements et d'un secteur industriel de 500 employés. Le logement est donc légèrement surestimé puisque, à ce jour, la prévision est de 854 logements. L'étude utilise le manuel de référence Trip Generation Handbook. Pour la partie résidentielle, l'étude utilise les données de la section Residential condominium/townhouse, et pour le secteur industriel les données qu'il appelle *centre de triage* (doc 3.4, p. 25). Selon monsieur Daniel Lamarche, l'utilisation des termes centre de triage est la traduction de termes anglais utilisés par le Handbook: « si on regarde attentivement la définition anglaise du terme, ça implique les fonctions que le promoteur envisage » (doc. 6.3, p.2).

Les conclusions de l'étude sont que malgré l'augmentation de la circulation attribuable aux secteurs industriel et résidentiel, la situation actuelle subirait peu de dérangements :

« Comparativement à la situation actuelle, peu de changements sont à signaler dans ce scénario. Durant l'heure de pointe du matin, les conditions de circulation future anticipées sont très bonnes pour l'ensemble des carrefours. Durant l'heure de pointe de l'après-midi, le phénomène d'inter blocage provoqué par l'approche ouest du carrefour Wellington/Bridge persiste autant que dans la situation actuelle. La formation d'une file d'attente à l'approche ouest de Wellington/Bridge provoque du refoulement qui se propage jusqu'aux intersections de la rue Wellington avec les rues Du Centre, De Condé et Mullins.

En conclusion

La situation retenue permet l'élimination complète du trafic de transit des véhicules lourds dans le secteur résidentiel adjacent au site du projet. De plus, le raccordement de la composante industrielle à la rue Marc-Cantin apporte une solution au problème d'enclavement de la composante industrielle du projet.

L'analyse de la fonctionnalité future anticipée du réseau routier démontre un maintien quasi total des niveaux de service aux différents carrefours du réseau étudié.

Par ailleurs, l'ajout futur d'un lien cyclable au sein du site et le raccordement de celui-ci avec la nouvelle voie cyclable projetée dans l'axe du futur boulevard urbain Bonaventure permettraient aux cyclistes d'accéder directement aux berges du fleuve depuis la rue Wellington. » (doc. 3.4, p.77)

Dans son exposé de départ, le responsable de l'étude, monsieur Daniel Lamarche, a insisté pour dire qu'il avait une bonne connaissance du milieu et des projets envisagés à court ou moyen termes : réaménagement de l'échangeur Turcot, campus de l'ETS, village de Griffintown, projet de tramway sur Peel, l'édifice de Postes Canada, réaménagement de l'autoroute Bonaventure, projet Nordelec, campus Bell à l'Ile-des-Sœurs (doc. 6.2, p 57). Certains de ces projets peuvent augmenter le trafic, d'autres le soulager. Monsieur Lamarche affirme que les « modélisations régionales réalisées par le ministère du Transport du Québec ont démontré que les débits véhiculaires aux heures de pointe vont demeurer stables dans le secteur d'étude » (doc. 6.2, p. 60).

La conclusion de monsieur Lamarche lors de l'audience est plus précise que celle du dossier d'impact :

« Les axes d'accès au centre-ville sont déjà à capacité et les projets considérés n'entraînent pas d'augmentation de la capacité sur ces axes. On anticipe un étalement de la période de pointe plutôt qu'une augmentation de leur intensité. C'est qu'aux endroits où il y a de la congestion assez importante, les gens vont passer ailleurs ou l'heure de pointe qui était basée sur 60 minutes ou une heure va être portée à 1 heure 25 ou 1 heure 30 par exemple. L'heure de pointe va s'extensionner. » (doc. 6.2, p. 60)

3.3.9 3.3.2 Remarques méthodologiques

La commission n'entend pas entreprendre ici une analyse systématique de l'étude de trafic du promoteur. On peut accepter le point de départ de 1 000 unités de logements et d'une activité industrielle de type triage avec 500 employés sur un site de cette ampleur en fonction des modèles élaborés par le Trip Generation Handbook.

Mais le tableau 4.1 (doc 3.4, p.25) indique que le modèle pour la génération de trafic sur les déplacements venant du secteur résidentiel repose sur 59 études alors que le même modèle pour la génération de trafic venant du secteur industriel repose sur trois études seulement. À l'annexe D de l'étude, on trouve la fiche de référence du Handbook (p. 253) : on y parle de trois études portant sur une moyenne de 298 employés. La fiche indique clairement en gras : *Caution-Use-Carefully-Small Sample Size*. La commission s'explique mal que, sur une base statistique aussi fragile, assortie d'un avis de prudence, on puisse affirmer un achalandage quotidien de 50 camions tous gabarits confondus (100 déplacements) sur un horizon de 2026. Le promoteur a certes fait valoir que la proximité du réseau ferroviaire peut détourner une partie du transport par camion au profit du rail. Il semble malgré tout périlleux d'annoncer le chiffre de 50.

Bref, malgré les efforts déployés par le promoteur et ses consultants pour faire le point sur le trafic, il y a encore beaucoup d'inconnues. L'horizon 2026 est loin et l'environnement de tout le quartier est encore incertain, comme l'ont souligné certains intervenants (Philippe Côté et Pierre Brisset, doc. 6.5; Jean Décarie, doc. 9.3.3, etc.). De plus, nous ne disposons pas de scénarios intermédiaires dans le temps qui permettraient

de mieux visualiser l'évolution du trafic selon les étapes de développement. La part d'incertitude reste donc grande.

3.3.10 3.3.3 Les attentes du public

Malgré une méfiance profonde et affichée à l'égard du promoteur, les participants ne sont pas hostiles à l'idée d'un redéploiement industriel-commercial sur le site. Mais ils sont inquiets de l'augmentation du trafic en général et de la difficulté de concilier un développement domiciliaire important avec une intensification de l'activité industrielle.

Leurs principales requêtes relatives au trafic ont porté sur :

- le camionnage, son passage et ses accès au site;
- la sauvegarde du parc de la Congrégation;
- la gestion du trafic automobile dans le quartier.

Globalement, selon les participants, tous les camions devraient passer par la rue Marc-Cantin et accéder au site industriel depuis le nord, le parc de la Congrégation devant être respecté dans son intégralité et si une autre porte d'accès au site est nécessaire (pour des raisons d'urgence ou de sécurité), le trafic devrait vraisemblablement utiliser les rues existantes du quartier. Les arguments à l'appui de cette position sont le caractère résidentiel du quartier, caractère confirmé par la construction de 850 nouveaux logements et le fait que le quartier est maintenant plus calme. En fait, lorsque le site industriel était en pleine activité, le trafic était sans doute très important. Mais dès 1960, les activités ont diminué et la fermeture quasi complète du site depuis 2003 fait que l'expérience actuellement vécue en est une de calme relatif. L'ouverture d'un site industriel important est donc perçue comme une menace à la quiétude du quartier.

Par ailleurs, l'éventualité d'un empiétement sur le parc de la Congrégation fait l'objet d'une réprobation unanime des personnes qui se sont exprimées à ce sujet lors l'audience. Les espaces verts sont jugés trop peu nombreux. Le parc représente une valeur patrimoniale. Il joue un rôle d'écran et occupe une fonction stratégique. Il a une

personnalité propre et on ne peut donc le déplacer ou le remplacer comme un objet. Il a une forte valeur symbolique (Action-Gardien 9.1.10, p.9; Éco-quartier & YMCA doc. 9.1.16, p.1 et 2).

L'étude du promoteur sur l'impact du trafic est également fortement critiquée. « L'étude sur la circulation du projet de redéveloppement des cours Pointe-Saint-Charles n'est pas crédible. Seulement 55 % de la population (logements) visée se déplace le matin et 60 % le font l'après-midi. » (Carrefour d'Éducation Populaire, doc 9.1.24, p. 3). Action-Gardien reproche à l'étude de s'en tenir aux effets sur la circulation aux heures de pointe et de ne pas tenir compte des autres aspects : bruit, poussière, vibration, sécurité etc. « C'est un angle d'analyse réducteur » (Action-Gardien, doc. 9.1.10, p. 11).

Les participants présents à l'audience refusent l'hypothèse d'un accès permanent des camions au site par le quartier résidentiel. À la rigueur, selon certains, une tolérance de fait pourrait s'appliquer pendant la période de construction (18 mois) de la voie d'accès par la rue Marc-Cantin. L'inquiétude à l'égard des camions s'étend jusqu'à la rue Wellington, rue où l'arrondissement envisage un projet de développement commercial (Pr@m), mais dont le fort trafic de camions constitue un handicap à cette fin. Par ailleurs, l'augmentation du trafic relative à la construction du secteur domiciliaire n'a pas été soulevée. Pour l'augmentation du trafic automobile attribuable au développement résidentiel, les participants demandent de restreindre l'offre de stationnement, de décourager l'usage de la voiture individuelle, de mettre en place des mesures pour ralentir le trafic, de favoriser le transport collectif et le transport actif (marche et cyclisme).

3.3.11 3.3.4 Opinion de la commission

L'enjeu du trafic, surtout des camions, et de la sauvegarde du parc est probablement l'enjeu le plus crucial du présent dossier. Le quartier actuel est assez enclavé et les développements entrevus alourdiront les inconvénients et nuisances attribuables au trafic. L'allongement de la période de pointe de l'après-midi de 30 minutes est un irritant important.

Dans l'hypothèse où la Ville approuve le présent projet, la mise en place d'une voie d'accès sur le site via la rue Marc-Cantin doit être réalisée en priorité. Idéalement, tout le camionnage devrait accéder par la rue Marc-Cantin et donc par le côté nord du site. Pour l'instant, à cet endroit, le promoteur ne prévoit qu'une traverse à niveau par un chemin privé avec droit de passage consenti par le CN. Il faut dire à la défense du promoteur qu'il ne peut en aucune manière forcer le CN à quelque consentement que ce soit. La commission est d'avis qu'un passage par viaduc pourrait être envisagé dès le départ. Mais le coût d'un tel ouvrage semble très élevé. On a avancé le chiffre de 30 M \$.

Par ailleurs, la commission partage l'avis du promoteur que, pour des raisons d'urgence et de sécurité, il faut une deuxième entrée sur le site, et que cette entrée devrait être dans le voisinage de l'entrée actuelle rue Le Ber. Le promoteur veut faire une entrée de prestige dans le quartier.

Le promoteur affirme également qu'à son estimation, le trafic de camions devrait se distribuer à 80 % via la rue Marc-Cantin et à 20 % via le quartier. Comme on ne sait bien ni la quantité prévisible de camions, ni la nature des industries qui s'établiront sur le site, ni les contraintes de transit via les voies du CN, il est difficile de porter foi à cette affirmation.

Le trafic « possiblement résiduel » à venir sur le site via la rue Wellington et le quartier devra donc ou emprunter les rues déjà existantes ou emprunter le tracé prévu à travers le parc de la Congrégation. Dans les deux cas, les inconvénients sont évidents. Il ne semble pas y avoir de solution idéale.

En visitant le quartier en compagnie de son expert, les membres de la commission ont constaté l'existence d'un bâtiment au 565, rue de la Congrégation. Le bâtiment est adjacent au parc de la Congrégation. Il semble désaffecté ou pourrait servir d'entrepôt. Est-il possible d'envisager de récupérer cet espace afin de réaménager le premier tronçon de la rue de Sébastopol pour entrer directement au site ? Divers scénarios deviendraient alors possibles. Cette hypothèse permettrait de sauvegarder le parc et même de l'agrandir

et de diriger le trafic tout de suite sur le site sans passer par le quartier. Cet accès permettrait aussi d'éviter la circulation des camions dans le quartier pendant la période de construction des 850 logements qui risque de s'échelonner sur de nombreuses années. L'hypothèse suppose toutefois une certaine augmentation du camionnage sur la rue Wellington, du moins à court terme. **Bien que règle générale, il n'appartient pas à une commission de faire des propositions nouvelles, si cela n'a pas déjà été fait, la commission suggère d'étudier cette hypothèse.**

Dans l'état actuel de son analyse, la commission est d'avis que le parc de la Congrégation pourrait être sauvegardé.

Recommandation 3 - Compte tenu de la grande mobilisation sociale sur la question de trafic, la commission recommande à l'arrondissement et au promoteur d'inscrire le suivi des informations sur le trafic de camions (nombre, gabarit, voie d'entrée, horaire) dans les tâches afférentes au comité de vigilance.

La commission invite également la STM à réviser son plan de desserte d'autobus dans le quartier dès le début de la mise en service du secteur domiciliaire.

Recommandation 4 - À plus long terme et compte tenu des autres projets domiciliaires en chantier ou projetés dans le quartier ainsi que des interventions envisagées dans le domaine routier, la commission recommande à l'Arrondissement de procéder à l'élaboration d'un plan local de déplacement et à la Ville de porter une grande attention au désenclavement du quartier.

3.4 La contamination des sols et la réhabilitation

Le site des ateliers du CN a été au cœur du développement ferroviaire et de l'essor industriel aux 19^e et 20^e siècles. En conséquence, c'est un site fortement contaminé dans son ensemble, particulièrement dans les secteurs prévus pour l'implantation de l'AMT et pour le développement industriel commercial envisagé. La section prévue pour le

développement domiciliaire est principalement composée de remblais « dont l'épaisseur moyenne est de 2 m » (doc. 3.5, p. i). « L'horizon de remblai est composé d'un mélange de sols et de résidus granulaires inertes (charbon, coke, scories, mâchefers, etc). L'analyse des résidus confirme qu'ils ne sont pas des matières dangereuses, mais sont plutôt classifiables comme des déchets solides ou spéciaux ». (doc. 3.5, p. ii) Mais l'analyse détecte aussi la présence d'autres substances : HAP, soufre, hydrocarbures pétroliers etc. L'étude montre que les eaux souterraines s'écoulent principalement en direction sud-ouest vers les rues Charon et Dick-Irvin. « Le récepteur probable de l'eau souterraine a été identifié comme le réseau d'égoût de la Ville de Montréal » (doc. 3.5, p.ii).

3.3.12 3.4.1 Les exigences procédurales

Depuis une trentaine d'années, l'attention du public et des gouvernements (notamment le milieu de la santé) a permis de prendre conscience de l'importance des risques associés aux sites industriels exploités à une époque où les mesures de protection étaient quasi inexistantes ou beaucoup moins sévères qu'aujourd'hui. On distingue maintenant les risques écotoxicologiques (pour le milieu), les risques toxicologiques (pour la santé de l'être humain) et les risques associés aux eaux souterraines.

Depuis 2003 (modification de la LQE en 2002 et réglementation en 2003) le gouvernement du Québec a mis en place un nouveau régime juridique qui établit les procédures à suivre pour un propriétaire de site contaminé désireux de cesser ses activités sur sa propriété. La démarche est assez complexe et prévoit plusieurs cas de figure. Nous nous inspirons ici d'un document du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) intitulé : « Lignes de conduite pour le traitement des dossiers de terrains contaminés ayant recours à l'analyse de risque » produit par le Groupe technique d'évaluation (GTE) en date d'avril en 2008. Le document est en révision au MDDEP et devrait être rendu public bientôt.

Le règlement prévoit qu'un propriétaire de site contaminé désireux de cesser ses activités ou de les modifier doit d'abord procéder à une étude de caractérisation du site. L'étude doit être réalisée par un expert agréé par le MDDEP. Le propriétaire doit aussi informer la municipalité de l'état du terrain et faire inscrire cette information au registre foncier.

S'il veut changer les usages sur le site, le propriétaire aura ensuite deux choix. Il peut faire décontaminer le site par une technique adéquate ou en excavant le site et en expédiant le sol contaminé dans un autre site habilité à cette fin. Ou il peut procéder à une analyse de risque, ce qui l'amène à gérer la contamination sur le site en trouvant des méthodes pour rencontrer les seuils limites fixés par réglementation.

C'est le choix retenu par le promoteur qui a donc produit une étude de contamination puis entrepris une étude réhabilitation afin de procéder par la méthode de gestion de risque. Cette dernière étude est toujours en cours.

Lors de la réalisation de son étude de réhabilitation, le promoteur doit faire appel au Groupe technique d'évaluation (GTE) évoqué plus tôt. Le GTE est formé de cinq membres :

- une personne du Service des lieux contaminés (MDDEP) qui agit comme coordonnateur du groupe;
- un représentant de la Direction de la santé publique (DSP), laquelle relève du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS);
- un représentant du Service des lieux contaminés (MDDEP)
- un représentant de la direction régionale concernée au MDDEP
- un représentant du groupe Ecotoxicologie et évaluation du Centre d'expertise en analyse environnementale du Québec (MDDEP).

On est donc en présence d'un groupe d'experts issus de ministères et de groupes de travail différents, chacun pouvant d'ailleurs recevoir avis et conseils d'autres experts.

L'analyse de risque se veut ainsi l'instrument scientifique et administratif qui permet à un promoteur de choisir l'option optimale entre les coûts inhérents à la réhabilitation du site et les valeurs-limites réglementaires à respecter selon les usages anticipés du site. On comprendra que les valeurs-limites fixées ne sont pas les mêmes selon que l'on voudra un

usage du site à des fins résidentielles, commerciales ou industrielles et, dans ce dernier cas, elles varieront selon le type d'industrie. Il s'agit donc d'une démarche complexe.

3.3.13 3.4.2 Les intentions de réhabilitation du promoteur

Le promoteur a entrepris son étude de réhabilitation depuis plus d'un an. Lors de l'audience, il a dévoilé certaines de ses intentions. Dans la section du terrain prévue à des fins domiciliaires, le promoteur entend réhabiliter le terrain de la manière suivante. « Autour des maisons, dans les canalisations, pour l'aqueduc et l'égout et dans tout élément construit où un jour il pourrait y avoir un besoin d'excaver des sols pour faire l'entretien; quand on fait la construction, des sols contaminés autour des constructions sont remplacés par des sols propres de façon à ce que dans 15 ou dans 20 ans au moment où on fait les travaux d'entretien, on n'ait pas besoin de ramener à la surface des sols contaminés » (Serge Panasuk, doc. 6.2, p.52). Là où on mettra de l'asphalte et du béton, le sol contaminé sera laissé sur place mais il sera recouvert de 40 centimètres de sol propre avant la pose de l'asphalte ou du béton. Une membrane serait installée entre le sol propre et le sol contaminé, non pas aux fins d'empêcher la migration de la pollution du bas vers le haut, mais aux fins d'informer les personnes susceptibles d'intervenir sur le terrain de l'existence de la contamination.

Pour le reste du territoire domiciliaire, notamment pour les cours et les aménagements paysagers, le terrain serait recouvert d'un mètre de sol propre sans membrane. Selon l'expert du promoteur – et l'expert de l'arrondissement semble du même avis – à cette profondeur il n'y a pas de risque de migration de la pollution vers le haut et il n'est pas contre-indiqué d'autoriser la mise en place de jardins communautaires. Les cas de pollution de certains jardins communautaires ailleurs à Montréal et l'interdiction de cultiver qui s'en est suivie sont d'un autre type. Ces terrains n'avaient pas reçu un mètre de sol propre.

Les terrains contaminés excavés ne seraient pas exportés hors du site (sauf ceux contenant des hydrocarbures ou classés D+). Ils seraient disposés en halde et utilisés

pour la construction d'un talus au sud du territoire. Ils seraient alors recouverts d'un mètre de sol propre. Une technique similaire de confinement serait d'ailleurs utilisée sur la section industrielle du site.

Cette manière de procéder à la réhabilitation de sites contaminés par l'analyse de risque semble être devenue la manière usuelle de faire pour les friches industrielles dans les villes. Le document du MDDEP (de 2008) parle de 80 dossiers. Le Québec n'est pas le seul à procéder ainsi, la décontamination pure et simple entraînant des coûts très élevés qui empêchent à toutes fins pratiques le redéveloppement des friches. L'expert du promoteur a indiqué que la norme de revêtement d'un mètre est particulièrement exigeante, mais il n'a pas cité d'autres réglementations en usage pour appuyer son propos.

Il n'appartient pas à la commission de juger de l'adéquation des normes et des valeurs de référence établies au Québec en regard de la protection de la santé humaine et de l'équilibre de l'écosystème.

L'étude sur la réhabilitation du site résidentiel n'est pas entièrement achevée puisque des modalités de réhabilitation font encore l'objet de discussions. Quand l'étude sera terminée, elle fera l'objet d'une séance d'information publique portant spécifiquement sur l'analyse de risque et sur les mesures de réhabilitation entrevues. La Loi sur la Qualité de l'environnement n'exige pas cette rencontre mais le Groupe technique d'évaluation en fait une obligation si des citoyens ont signifié au promoteur leur intérêt d'y assister.

3.3.14 3.4.3 La position des participants lors de l'audience

Les participants ont manifesté beaucoup d'inquiétude à l'égard de l'utilisation de l'analyse de risque pour la section domiciliaire du site. Même si le promoteur affirme que les coûts liés à la réhabilitation du site s'élèvent à 15 millions \$, que cela représente en fait son coût réel d'acquisition du site et qu'une décontamination totale et complète rendrait les projets irréalisables, les participants demeurent inquiets. Ils sont inquiets des

risques encourus maintenant et surtout des risques futurs. Ils ont peur que la mise en place du sol contaminé sur le site empêche des développements futurs comme l'usage de la géothermie. Ils souhaitent que la membrane entre le sol propre et le sol contaminé se retrouve sur tout le site. Ils souhaitent surtout un suivi de la santé par la Direction de la santé publique sur le présent site, mais aussi sur les sites analogues, et ils désirent une vigilance minutieuse de la part de l'arrondissement.

3.3.15 3.4.4 Opinion de la commission

Un élément qui apparaît clairement à la lecture des documents, c'est le caractère très procédural de la démarche imposée par le GTE. Le promoteur doit faire rapport sur ses études et ses travaux. De prime abord, ni le MSSS ni le MDDEP ne font de contre-expertise sur le terrain. Ils portent un jugement sur la qualité des travaux et sur ce point, la compétence des experts des ministères n'est pas en cause. Mais ils doivent se contenter de s'assurer que les rapports sont produits de la manière prescrite et déposés dans les délais prévus par les règlements. Il en va de même sur le suivi. Notre expérience personnelle nous induit à penser que ces mesures sont efficaces à court terme mais peu efficaces à long terme. Qui, dans 25 ans, sera responsable au MDDEP et au MSSS de valider le suivi en cours? Les institutions ont tendance à oublier. Il faut donc ici conforter la mémoire même si l'inscription au régime foncier est de nature à donner certaines garanties.

L'analyse de risque est une analyse prédictive, à savoir que dans l'état de la science et des connaissances que nous possédons, il n'y a pas de risque indu pour la santé humaine et l'écosystème. Mais nous ne savons pas si, sur le moyen et le long termes, le milieu et les humains se comporteront de la manière prédite. Il serait donc prudent d'établir un suivi à long terme, d'autant plus que d'autres friches industrielles (entre autres l'Ile des Soeurs et le terrain Angus) ont été réaménagées selon les mêmes techniques.

Dans ce contexte et compte tenu de l'état actuel du dossier, la commission est d'avis que :

- 1. la pose d'une membrane entre le sol contaminé et le sol propre devrait être envisagée pour tout le territoire domiciliaire;**
- 2. l'Arrondissement soit partie intégrante du suivi procédural et que la question fasse également partie des tâches du comité de vigilance prévu à l'entente;**
- 3. la Ville de Montréal s'assure conjointement avec la DSP du suivi de santé des populations habitant d'anciens sites contaminés de son territoire réhabilités selon la procédure d'analyse de risque.**

3.5 L'usage industriel

D'entrée de jeu, la commission constate qu'un usage industriel d'une partie du site fait l'objet d'un large consensus dans la population, tel qu'exprimé durant l'audience et tel qu'indiqué dans le rapport de l'Office de mars 2009 sur le projet de développement du site des ateliers du CN à Pointe-St-Charles. La création d'emplois et la conservation du patrimoine industriel ont été citées comme éléments positifs dans le maintien d'un secteur industriel dans le redéveloppement du site.

Cependant, la commission constate également que ce consensus est très loin d'un blanc-seing, ni pour le promoteur, ni pour l'arrondissement.

Le redéveloppement des deux tiers du site en activités industrielles est souhaité, certes, mais la qualité de vie des résidents actuels et futurs du quartier est au cœur des préoccupations des participants qui sont venus s'exprimer devant la commission. A cet égard, les gestes posés par le promoteur et l'arrondissement ces dernières années ont semé dans le milieu une grande méfiance envers les propositions mises de l'avant.

Les propositions

Dans le projet de développement, la partie identifiée industrielle est divisée en deux, soit environ la moitié du site en voie d'expropriation pour les fins de l'AMT, et l'autre moitié à être développée par le promoteur, le Groupe Mach.

Le projet de l'AMT est d'utiliser ce site pour en faire un centre d'entretien et des voies de garage pour ses liaisons utilisant le réseau du CN. Il s'agit du maintien de l'usage historique à des fins ferroviaires, et plusieurs ont salué ce maintien dans ce lieu qui en a été le berceau canadien.

Ces intervenants ont cependant déploré le fait que l'AMT soit demeurée pratiquement silencieuse sur les activités qui y seraient tenues. A cet effet, l'AMT a indiqué qu'elle travaillait actuellement à la mise en œuvre d'un autre centre d'entretien pour son réseau utilisant les voies du CP, et qu'elle n'était pas en mesure de fournir des précisions détaillées sur les activités à venir.

On a toutefois pu apprendre que l'AMT aurait besoin de 13 voies de garage de jour et d'environ 16 000 mètres carrés de plancher pour les ateliers; l'AMT prévoit également la création d'environ 150 emplois permanents (doc. 6.1, p.15).

Comme il s'agit de la poursuite d'une activité autorisée, il n'est pas dans le mandat de la commission de faire des recommandations concernant l'usage de cette partie du site. De plus, durant l'audience, le représentant de l'AMT a indiqué formellement que cette dernière se ferait un plaisir de tenir des consultations publiques lorsque son projet aura pris forme (doc. 6.1, p.17).

La partie du site gérée par le Groupe Mach et destinée à des usages industriels requiert un changement au plan d'urbanisme, changement qui a été proposé par l'Arrondissement suite aux demandes du promoteur.

Tel que cité précédemment, le milieu est globalement en faveur d'une poursuite des activités ferroviaires sur le site. Le promoteur a déjà un locataire, AMP, qui œuvre dans le domaine ferroviaire (réparation et entretien de matériel roulant) et qui pourrait agir en synergie et en complémentarité avec l'AMT.

L'arrondissement a donc proposé de modifier l'usage du terrain visé en permettant l'usage I.5 (100), *matériel roulant*, sur l'ensemble du territoire occupé par le promoteur. Tout autre usage de la catégorie I.5 est ainsi exclu du site.

Les terrains acquis par le promoteur étant très vastes, il apparaît que cette seule utilisation ne peut permettre à la fois la création d'un nombre significatif d'emplois et la rentabilité des investissements. D'où la demande du promoteur pour étendre le champ des usages possibles sur le site.

La réponse de l'arrondissement est de prioriser les catégories d'usages I.4B, qui contient I.4 et I.4A, E.7(1) et E.7(2), ainsi que C.2, C.6 et C.7.

Les catégories d'usage I.4, I.4A et I.4B

Dans le règlement 01-280 de l'arrondissement, les articles 280, 284 et 287 se lisent comme suit :

- 280.** *La catégorie I.4 regroupe des usages qui peuvent occuper de grandes superficies de production et dont l'activité est susceptible de provoquer certaines nuisances à l'intérieur même du secteur industriel.*
- 284.** *Dans un secteur où est autorisée la catégorie I.4, un usage de cette catégorie doit respecter les exigences suivantes :*
- 1. les activités ne doivent pas présenter de risques pour l'environnement, tels des émanations, des explosions ou des déversements toxiques;*
 - 2. aucune vibration et aucune émission d'odeur, de poussière, de bruit, de vapeur, de gaz ne doit être perceptible hors des limites du terrain.*
- 287.** *Dans un secteur où est autorisée la catégorie I.4B, toutes les opérations doivent être réalisées à l'intérieur d'un bâtiment. Toutefois, une aire d'entreposage extérieure est autorisée.*

Les catégories d'usages E.7(1) et E.7(2)

Les articles 336 et 337 du règlement 01-280 de l'arrondissement se lisent comme suit :

- 336.** *La catégorie E.7(1) comprend les usages spécifiques suivants :*
1. *ateliers municipaux*
 2. *centrale téléphonique*
 3. *cour de matériel et de véhicules de service*
 4. *cour et gare de triage*
 5. *établissements d'assainissement, de filtration et d'épuration des eaux*
 6. *établissements et services liés à la gestion des neiges usées*
 7. *stations ou sous-stations électriques*
- 337.** *La catégorie E.7(2) comprend les usages spécifiques suivants :*
1. *gare*
 2. *hélicopt*

Les catégories d'usages C.2, C.6 et C.7

Les articles 198, 218, 219, 223, 228 et 229 du règlement 01-280 de l'arrondissement se lisent comme suit :

- 198.** *La catégorie C.2 regroupe les établissements de vente au détail et de services généraux autorisés en secteur de faible intensité commerciale.*
- 218.** *La catégorie C.6(1) regroupe les activités commerciales d'insertion difficile en secteurs mixtes d'habitation et de commerce.*
- 219.** *La catégorie C.6(2) regroupe les activités commerciales lourdes.*
- 223.** *Dans un secteur où est autorisée la catégorie C.6(1) ou C.6(2), un usage de cette catégorie doit respecter les exigences suivantes :*
1. *les activités ne doivent pas présenter de risque pour l'environnement, tels des émanations, des explosions ou des déversements toxiques;*
 2. *aucune vibration et aucune émission d'odeur, de poussière, de bruit, de vapeur, de gaz, ne doit être perceptible hors des limites du terrain;*
 3. *aucune lumière éblouissante ne doit être visible hors des limites du terrain.*
- 228.** *La catégorie C.7 regroupe les activités d'entreposage et de commerce de gros.*
- 229.** *La catégorie C.7 comprend les usages spécifiques suivants :*
1. *entrepôt*
 2. *marchandise en gros*
 3. *transport et distribution*

Enfin, à l'égard de la catégorie C.7, l'article 230 reprend les mêmes dispositions que l'article 223.

Notons également que l'article 5 du projet de règlement de l'arrondissement limite à 4 500 m² la superficie de plancher pour l'usage C.7

Voici donc, dans les grandes lignes, les usages autorisés par le projet de règlement de l'arrondissement dans le secteur que le promoteur veut développer.

La commission constate, dans les mémoires qui ont été présentés, une vive inquiétude de la part de plusieurs groupes de citoyens concernant les usages autorisés. Ces vives inquiétudes sont de deux ordres.

D'une part, l'éventail des usages autorisés et le peu de confiance de la population envers le promoteur entraînent une grande méfiance envers ce dernier. Cet état de fait découle des agissements passés du promoteur, soit des usages non-autorisés ou contestés par l'arrondissement sur le site dont il est propriétaire.

D'autre part, la méfiance de la population s'étend également à l'arrondissement, à qui elle reproche l'absence ou la lenteur de réaction face aux agissements du promoteur.

Concernant les usages I.4, I.4B, C.2, C.6 et C.7, ils ne sont compatibles avec le secteur résidentiel avoisinant que si les conditions suivantes sont respectées :

- les articles 284, 287, 223 et 230 du règlement 01-280 de l'arrondissement, qui spécifient le respect de plusieurs exigences, sont scrupuleusement observés par le promoteur et tous ses locataires;
- les activités sont contrôlées adéquatement par l'arrondissement ;
- l'arrondissement prend rapidement les mesures nécessaires, légales ou autres, pour faire corriger toute situation irrégulière.

Cependant, un point crucial demeure : la circulation des camions. Comme décrit précédemment, le camionnage appréhendé est source de grande inquiétude au sein de la population, et les études de circulation n'ont convaincu personne.

En conséquence, et tant que l'accès par la rue Marc-Cantin n'est pas complété et en opération, l'arrondissement devrait restreindre les activités permises, et ne permettre que celles qui ne nécessitent pas un gros volume de camionnage. Advenant une impossibilité

légale de restreindre temporairement certaines activités, l'arrondissement pourrait agir dans ce sens immédiatement et revoir sa position lorsque la condition sera remplie.

Recommandation 5 : La commission recommande que pour les catégories d'usage I.4, I.4B C.2, C.6, C.7, le projet de règlement défende les usages entraînant un fort volume de camionnage et ce, jusqu'à ce que l'accès au site par la rue Marc-Cantin ne soit réalisé et en opération.

Les catégories d'usages E.7(1) et E.7(2) ne sont soumises à aucune exigence spécifique à respecter, contrairement aux autres catégories d'usage permises par le projet de règlement de l'arrondissement. Il deviendrait alors difficile pour l'arrondissement d'intervenir efficacement si des nuisances incompatibles avec le secteur d'habitation voisin causaient des inconvénients sérieux aux citoyens.

Compte tenu des éléments suivants :

- l'usage actuellement permis sur le site,
- le contexte historique et patrimonial,
- les activités prévues de l'AMT,
- les articles 4.1.1 et 4.1.2 de l'Accord de développement, soit faire effectuer une étude d'impact sur le bruit et la vibration en provenance des activités ferroviaires, faire part des mesures d'atténuation nécessaires, et l'engagement du propriétaire à appliquer ou faire appliquer ces mesures d'atténuation,
- le fait qu'aucun article spécifique dans le règlement 01-280 de l'arrondissement ne vient imposer le respect de certaines exigences pour les catégories d'usage E.7(1) et E.7(2),

Recommandation 6 - La commission recommande que ne soient autorisées que les activités *cour et gare de triage*, dans la catégorie d'usage E.7(1), et *gare*, dans la catégorie d'usage E.7 (2).

La cohabitation harmonieuse entre les secteurs résidentiel et industriel est un important gage de succès du développement de ce grand territoire au cœur d'un secteur qui a fait et qui fait encore sa marque dans la mosaïque montréalaise.

Pour y arriver, la commission estime qu'il est essentiel que le comité de vigilance prévu au point 12 de l'Accord de développement, en plus de s'assurer de l'application de l'Accord, ait pour mission de faire des recommandations à qui de droit pour assurer le respect de toute réglementation existante, ainsi que pour atténuer des nuisances non-prévues par la réglementation qui pourraient affecter la qualité de vie des citoyens.

Recommandation 7 : En complément, pour l'usage industriel, la commission énonce la recommandation suivante :

- **l'observation scrupuleuse, par le propriétaire et par ses locataires, des exigences prévues aux articles 284, 287, 223 et 230 du règlement 01-280 de l'arrondissement;**
- **le contrôle adéquat des activités par l'arrondissement;**
- **la prise rapide de mesures adéquates par l'arrondissement pour faire cesser ou corriger toute situation irrégulière;**
- **la défense de toutes activités entraînant un fort volume de camionnage jusqu'à ce que l'accès par la rue Marc-Cantin ne soit réalisé et en opération.**

3.6 L'Accord de développement

L'Accord de développement prévu entre la Ville et le propriétaire est un contrat signé entre les parties qui lie ces dernières concernant certaines obligations dans les domaines suivants :

- **développement résidentiel et inclusion de logements sociaux et abordables;**

- développement durable;
- transport;
- patrimoine, archéologie et culture;
- aménagement des parcs et des places publiques;
- cession d'une parcelle de terrain ou établissement d'une servitude pour l'aménagement d'un sentier public;
- concertation, développement communautaire et emploi, dont la création d'un comité de vigilance;
- garantie bancaire;
- cession de droits.

Tout en constatant que cet Accord constitue un apport intéressant au développement du site, notamment en ce qu'il impose plusieurs conditions au propriétaire, la commission estime que certaines bonifications pourraient être apportées à ce projet d'Accord.

3.3.16 3.6.1 Le comité de vigilance

L'un des points importants du projet d'Accord consiste en la création d'un comité de vigilance (article 12) : « composé de représentants de l'ensemble des promoteurs, du GTR Bâtir son quartier, de RESO, de l'arrondissement du Sud-Ouest, lequel comité devra s'assurer du suivi du développement résidentiel, commercial et industriel et de l'application du présent Accord ».

Lors de l'audience, la commission a reçu à ce sujet diverses requêtes :

- élargir la représentation du comité et inclure des membres venant du RIL et d'Action-Gardien (doc. 9.1.3; 9.1.7 et 9.1.12). Un mémoire (doc. 9.1.21) suggère aussi la présence d'un élu;
- donner au comité un rôle exécutoire (doc. 9.1.12 et 9.1.21);
- informer la population du travail et des observations du comité.

La question des comités de vigilance est complexe et controversée. La commission espère que les observations qui suivent seront utiles à la création du comité.

Un comité de vigilance est normalement une table de concertation entre les différents acteurs pour favoriser la mise en œuvre d'une entente et en améliorer si possible certains aspects. Dans le cas présent, il y a au point de départ une méfiance palpable entre les acteurs, la population craignant entre autres que le promoteur, une fois les autorisations reçues, n'agisse à sa guise. D'autre part, le milieu est rompu depuis longtemps à diverses formes de concertation et le promoteur a réitéré à maintes reprises sa volonté de collaboration. La création d'un comité de vigilance au sein même de l'Accord de développement est donc opportune.

Au plan du membership, il est souhaitable que des membres issus d'Action-Gardien et du RIL soient invités à participer. Le principe d'un comité de vigilance est de s'assurer de la présence des parties intéressées, et il n'y a pas de doute sur la représentativité des groupements susnommés. Par ailleurs, il est important que les personnes présentes, bien qu'issues d'un milieu, siègent à titre personnel et non en tant que délégués ou représentants de l'organisation dont elles sont issues.

Nous ne recommandons pas la présence statutaire d'un élu, sauf occasionnellement à titre d'observateur.

La question de l'autorité d'un comité de vigilance est particulièrement délicate. Dans les termes courants de la réalisation de projets, la surveillance d'un chantier relève du promoteur qui doit prévoir et mettre en œuvre des mesures de surveillance. Le contrôle pour sa part relève de l'autorité administrative ou politique (ministères, villes, arrondissements, etc.) qui peut sanctionner, voire même interrompre les opérations, si les conditions d'autorisation ne sont pas respectées.

Le comité de vigilance est une instance de communication et de collaboration pour permettre aux parties concernées de comprendre leurs rôles respectifs, d'évaluer les

solutions mises en œuvre, de situer leurs divergences d'appréciation et d'explorer les pistes d'amélioration. Il va de soi qu'un comité de vigilance informe le public de ses activités et de ses observations. C'est d'ailleurs une de ses tâches prioritaires. Le détail de ses tâches et le poids de ses recommandations sont à être déterminés par le comité lui-même.

Dans la Loi sur la qualité de l'environnement, l'article 57 prévoit la création de comités de vigilance particulièrement dans la gestion et l'élimination des déchets. Le texte de la Loi donne comme fonction « d'assurer la surveillance et le suivi de l'exploitation ». Il y a donc ici risque de confusion sur les tâches de surveillance. Dans ses notes explicatives, le MMDEP précise toutefois :

« Ce texte peut laisser croire que le comité de vigilance peut se substituer au Ministère ou à l'exploitant pour effectuer la surveillance et le suivi de l'installation, il n'en est nullement le cas.

Les fonctions du comité de vigilance peuvent se résumer comme suit :

- Faire des recommandations à l'exploitant du lieu sur les mesures à prendre pour améliorer le fonctionnement des installations et pour minimiser les impacts du lieu d'élimination sur le voisinage et l'environnement;
- Faire le lien entre la clientèle susceptible d'être affectée par le lieu et l'exploitant en véhiculant les informations pertinentes qui lui sont remises, de manière à satisfaire les attentes des parties en cause. »

Le contexte des ateliers du CN est tout à fait différent d'un site d'enfouissement de déchets puisqu'il y a multiplicité d'acteurs, diversité d'entreprises et cohabitation de fonctions résidentielle et industrielle. Il sera donc important de bien définir les responsabilités et les fonctions des parties dès le départ pour éviter de démarrer sur un faux consensus.

En ce sens, le rôle défini au comité de surveillance, dans l'article 12, de l'Accord semble répondre à ces critères.

Les dépenses afférentes au comité de vigilance sont normalement assumées par le promoteur.

Dans le dossier sous examen, la commission est d'avis que l'initiative de la création du comité de vigilance devrait revenir à l'arrondissement.

3.3.17 3.6.2 Déployer ses meilleurs efforts

À différents endroits dans le projet d'Accord, on note que le promoteur doit « *déployer ses meilleurs efforts* », notamment pour :

- utiliser une partie des eaux de pluie pour l'irrigation
- construire des toits végétalisés
- prévenir et atténuer certains bruits
- conserver et mettre en valeur les bâtiments industriels

Et ce, sans aucune obligation de résultat.

À l'analyse, la commission croit qu'il serait facile pour le promoteur d'affirmer que, malgré le déploiement de ses meilleurs efforts, il n'a pu atteindre le résultat espéré. Pour véritablement savoir si c'est bien le cas, la commission suggère que partout où cette expression « *déployer ses meilleurs efforts* » est employée, le propriétaire, ou ses représentants et successeurs, devront remettre au comité de vigilance à être créé un rapport écrit faisant état des réalisations et expliquant, le cas échéant, pourquoi les résultats espérés n'ont pas été atteints.

Ainsi, tous seront en mesure de constater si, oui ou non, le promoteur a déployé ses meilleurs efforts.

3.3.18 3.6.3 Les garanties bancaires

Concernant les garanties bancaires, la commission a consulté l'Accord de développement prévu entre la Ville et la Société immobilière du Canada CLC Ltée pour le projet « Les bassins du nouveau havre ». On constate, à l'article 2.7 de cet Accord, qu'une lettre de garantie bancaire est exigée du promoteur immobilier pour garantir la réalisation des logements abordables prévus au projet. Dans le présent projet d'Accord, il n'est pas fait mention de garantie bancaire pour assurer la construction du nombre de logements abordables prévu à l'article 3.

Recommandation 8 - La commission recommande qu'une garantie bancaire soit exigée en regard du nombre minimum de logements abordables à être réalisés.

Les garanties bancaires exigées dans l'Accord de développement se trouvent aux articles 8, 9 et 10 de l'Accord, et représentent 25 % du coût des travaux qui leur sont reliés. Ce pourcentage expose la Ville à déboursier 75 % des coûts si le promoteur fait défaut de ses obligations.

Sans être en mesure de préciser quel serait le pourcentage juste et équitable des garanties bancaires, la commission croit qu'il serait dans l'intérêt de la Ville de l'augmenter pour en faire un incitatif réel. D'ailleurs, la représentante de la Ville a indiqué qu'il y aura des négociations en vue de bonifier ce pourcentage (doc.6.3, p.78-79).

La commission est consciente que cet Accord de développement n'atteindra les buts recherchés que s'il est observé par le propriétaire. A cet effet, l'arrondissement doit prendre toutes les mesures requises pour le suivre de près et le faire respecter, s'il y a lieu.

Recommandation 9 - Concernant l'Accord de développement, la commission émet les recommandations suivantes :

- **des membres d'Action-Gardien et du RIL devraient être invités à faire partie du comité de vigilance;**
- **les membres du comité de vigilance, même issus d'un mouvement, siègent à titre personnel et non en tant que représentants de leur organisation;**
- **la création du comité de vigilance devrait revenir à l'arrondissement, et les dépenses afférentes assumées par le propriétaire;**
- **le Propriétaire devrait faire rapport au comité de vigilance pour tout domaine où il doit déployer ses meilleurs efforts dans l'Accord;**
- **une garantie bancaire devrait être exigée pour la réalisation de logements abordables prévue dans l'Accord;**
- **le pourcentage des garanties bancaires prévues dans l'Accord devrait être majoré;**
- **l'arrondissement devrait faire preuve de vigilance et de fermeté dans toutes les étapes de réalisation de l'Accord.**

4. Conclusion

Le dossier des ateliers du CN s'inscrit dans la longue histoire d'un quartier de Montréal, celui de la Pointe Saint-Charles, histoire ponctuée de luttes ouvrières importantes et d'une volonté de prise en charge des citoyens et citoyennes du milieu face au destin de leur quartier.

Nous n'avons pas à rappeler ici les heurs et malheurs de l'histoire récente. Mais il est essentiel de signaler que le présent projet survient après l'Opération populaire d'aménagement (OPA) menée par Action-Gardien, après une consultation publique en amont menée par l'OCPM pour élaborer un plan d'ensemble, et s'inscrit dans une négociation sociale difficile mais constante entre le milieu, le promoteur et l'arrondissement. Malgré les tensions, la méfiance et les conflits, l'idée d'un redéveloppement du site dans ses trois composantes (ferroviaire, industrielle et domiciliaire) fait son chemin, sinon consensus. Dans la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et des politiques municipales, la Ville de Montréal et l'arrondissement s'appêtent à autoriser le projet sous examen. La commission a indiqué ce qui lui a semblé quelques conditions essentielles pour que le projet puisse aller de l'avant, en tenant compte le plus possible des intérêts de tous les parties impliquées.

En réalité, le dossier n'est pas clos et ne le sera pas davantage après une éventuelle décision des autorités politiques. La réalisation du projet et son succès futur dépendront de la capacité qu'auront les acteurs concernés (promoteurs, arrondissement, groupes populaires) à faire consensus pour aller de l'avant. En ce sens, l'Accord de développement et le comité de vigilance seront les instruments pivots autour desquels se poursuivra la négociation sociale. Il ne s'agit pas uniquement de prendre une décision isolée mais de s'inscrire dans un processus. Aux yeux de la commission, cela est plus complexe, plus exigeant, mais aussi plus prometteur.

Fait à Montréal, le 11 décembre 2009

André Beauchamp
Président de la commission

Michel Hamelin
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du Conseil municipal de la Ville de Montréal le mandat de consulter les citoyens conformément à la résolution CM09 0537 du 15 juin 2009. Ce mandat est encadré par l'article 89.3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11-4).

Un avis annonçant la consultation publique a été publié le 28 août dans le journal *Le Devoir* et dans *The Gazette*. Des annonces ont été publiées dans le journal *La Voix pop* les 3 et 10 septembre, ainsi que dans le journal *Métro* et *24 heures* le 11 septembre. Quelque 8 500 dépliants ont été distribués dans le quartier Pointe-Saint-Charles.

La consultation publique s'est déroulée en deux volets. Dans un premier temps, une séance d'information générale a eu lieu le 15 septembre, suivie de deux séances les 16 et 17 septembre qui ont porté sur des thèmes plus spécifiques, soit celui du programme de gestion des sols et celui de l'accès et de la circulation. Lors de ces trois séances, les participants ont pu poser leurs questions. Dans un deuxième temps, trois séances d'audition des opinions se sont déroulées les 6, 7 et 8 octobre. Les six soirées ont eu lieu au sous-sol de l'église Saint-Charles au 2115 rue Centre, dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Au total, environ 700 présences ont été enregistrées lors de la consultation publique, 31 mémoires écrits ont été déposés, dont 24 ont été présentés. Quatre participants ont aussi fait des présentations orales.

Trois rencontres préparatoires ont été tenues aux bureaux de l'OCPM. Une première avec les représentants de l'arrondissement du Sud-Ouest, une seconde avec les représentants du promoteur et enfin une troisième avec les représentants de l'AMT.

La commission et son équipe

M. André Beauchamp, président de la commission
M. Michel Hamelin, commissaire
M. Simon Langelier, secrétaire de la commission et analyste
M. Claude Lavoie, expert de la commission et urbaniste

M. Luc Doray, secrétaire général
M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation
Mme Anick Pouliot, coordonnatrice logistique
Mme Delphine Dusabe, responsable de l'accueil
M. Nath Tan Le, responsable de l'accueil
M. Gabriel-Lemond Labrecque, responsable de l'accueil
Mme. Christelle Lollier-Théberge, responsable de l'accueil

Les porte-parole

Pour l'arrondissement

Mme Julie Nadon, Conseillère en aménagement, Arrondissement du Sud-Ouest
M. Stéphane Tremblay, Chef de section – circulation, Arrondissement du Sud-Ouest
Mme Johanne Couture, Chef de division urbanisme, Aménagement urbain,
Arrondissement du Sud-Ouest

Pour le promoteur

M. Pierre-Jacques Lefavre, VP développement, Groupe Mach
M. Michel Dufresne, Urbaniste, Cardinal Hardy
M. Maurice Gareau, VP développement, Samcon
M. Serge Panasuk, Directeur – Projets spéciaux – Expert certifié, Sanexen environnement
M. Daniel Lamarche, Groupe SM Circulation, VP transport et circulation

Pour l'Agence métropolitaine de transport (AMT)

M. Denis Houle, Directeur de projets, Urbaniste

Pour le Ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)

M. Yvon Goulet, Direction régionale de l'expertise et de l'analyse de Montréal, Analyste

Les participants à la séance d'information et période de questions du 15 septembre 2009 (par ordre d'inscription)

Mme Amélie Richard
M. Derek Robertson
M. Jean-Claude Fleury
M. Pierre Séguin
Mme Anna Kruzynsky
M. Marcel Sévigny
Mme Sophie Thiebaut
M. Donald Nolet

Mme Blandine Charbonneau
Mme Karine Triollet
Mme Patricia Turcotte
Mme Nathacha Alexandroff
M. Pascal Lebrun
Mme Judith Cayer
M. Andrew Dawson
M. Philippe Côté

Les participants à la séance d'information et période de questions du 16 septembre 2009 (par ordre d'inscription)

M. Jason Quessy
M. Gilles Roy
M. Yvon Leclair
Mme Laure Bassignot
Mme Lise Ferland
M. Fabrice Marcoux

Les participants à la séance d'information et période de questions du 17 septembre 2009 (par ordre d'inscription)

Mme Karine Triollet	Mme Laetitia Peres
M. Gilles Roy	M. Patrice Hans Perrier
Mme Nathacha Alexandroff	M. Marcel Sévigny
M. Sébastien Pagé	Mme Blandine Charbonneau
M. Gael Hollard	M. Donald Nolet
M. Denis Tabourdeau	M. Patrick Thibault

Les participants à la séance de présentation des mémoires du 6 octobre 2009 (par ordre d'inscription)

M. Benoît Dorais - Vision Montréal
M. Jean-François Gilker - Bâtir son quartier
M. Pierre Séguin
Mme Geneviève Grenier et Mme Karine Triollet - Action-Gardien
Mme Jocelyne Bernier et M. Martin Cloutier - Opération populaire d'aménagement de Pointe-Saint-Charles
Mme Paula Bush et Mireille Audet - Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
M. Mark Poddubiuk, M. William Pluviose et Mme Blandine Charbonneau - Comité bâtiment n°7
M. Donald Nolet - Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
M. Pierre Morrissette - RESO
M. Jean-Claude Fleury

Les participants à la séance de présentation des mémoires du 7 octobre 2009 (par ordre d'inscription)

Mme Patricia Turcotte - Comité de sécurité alimentaire d'Action-Gardien
Mme Amélie Richard et M. Victor Matte - Regroupement information logement
M. Michel Tourigny et M. Jean Lalande - Comité des droits sociaux du Sud-Ouest

Mme Chantal Zumbrunn et Mme Catherine Bigeard - Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles

M. Philippe Côté et M. Pierre Brisset - Atelier du patrimoine urbain de Montréal

M. Wa Mbuji Kabeya, Mme Sophie Thiébaud et M. Steve Lemay - Projet Montréal

M. Yvon Leclair

Mme. Valérie Dickson

M. Denis Tabourdeau

Les participants à la séance de présentation des mémoires du 8 octobre 2009 (par ordre d'inscription)

M. Claude Picard

Mme. Pascale Fleury- Éco-quartier et YMCA de Pointe-Saint-Charles

Mme. Nathalie Berthelemy et Nathacha Alexandroff – Comité Enviro-Pointe

Mme Nathacha Alexandroff

M. Marcel Sévigny - La Pointe libertaire

M. Judith Cayer - Centre social autogéré

Mme Gisèle Trudel

M. Jean Décarie

M. Mark Poddubnik

Annexe II – La documentation

1. Procédure et objet du mandat

1.1. Règlement autorisant l'occupation des anciens ateliers du CN situés rue Le Ber à des fins commerciales et industrielles et autorisant la construction d'immeubles à des fins résidentielles et commerciales sur les terrains portant le numéro de lot 3 415 342 du cadastre du Québec

1.1.1. Annexe A

1.1.2. Annexe B

1.1.3. Plan projet d'aménagement – Ateliers CN – septembre 2009

1.1.4. Sommaire décisionnel

1.1.5. Interventions

1.1.5.1. Affaires corporatives – Direction du contentieux

1.1.5.2. Mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction du développement économique et urbain

1.1.6. Recommandation

1.1.7. Résolutions

1.1.7.1. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance d'arrondissement – Séance ordinaire du mardi 5 mai 2009 – CA09 22 0173

1.1.7.2. Extrait authentique du procès-verbal du comité exécutif – Séance ordinaire du mercredi 10 juin 2009 – CE09 1089

1.1.7.3. Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal – Assemblée ordinaire du lundi 15 juin 2009 – CM09 0537

1.2. Règlement modifiant le Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal

1.2.1. Règlement modifiant le Plan d'Urbanisme afin de remplacer l'affectation «Secteur d'emplois» par l'affectation «Secteur mixte» pour l'ensemble du quadrilatère délimité par la rue Le Ber et le prolongement des rues de la Congrégation et Sainte-Madeleine, ainsi que de modifier la densité de construction et les limites de hauteur des catégories 12-08 et 12-T3 par la catégorie 12-T1 – Quartier Pointe-Saint-Charles – Ateliers du CN

1.2.2. Annexe A

1.2.3. Annexe B

1.2.4. Annexe C

1.2.5. Sommaire décisionnel

1.2.6. Interventions

1.2.6.1. Affaires corporatives – Direction du contentieux

1.2.6.2. Addenda

1.2.6.3. Mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction du développement économique et urbain

1.2.6.3.1. Avis du Comité ad hoc d’architecture et d’urbanisme – 13 mars 2009

1.2.6.3.2. Avis du Conseil du Patrimoine de Montréal – 7 avril 2009

1.2.7. Recommandation

1.2.8. Résolutions

1.2.8.1. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du conseil d’arrondissement – Séance ordinaire du mardi 5 mai 2009 – CA09 22 0174

1.2.8.2. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du comité exécutif – Séance ordinaire du mercredi 10 juin 2009 – CE09 1088

1.2.8.3. Extrait authentique du procès-verbal d’une assemblée du conseil municipal – Assemblée ordinaire du lundi 15 juin 2009 – CM09 0538

1.3. Projet d’accord

1.3.1. Projet d’accord de développement entre la Ville de Montréal et Les Cours Pointe-Saint-Charles relatif au projet de transformation et d’occupation à des fins résidentielles, commerciales et industrielles de la propriété des Ateliers du CN sise au 1830-1880, rue Le Ber de l’arrondissement du Sud-Ouest.

1.3.2. Sommaire décisionnel

1.3.3. Intervention

1.3.3.1. Affaires corporatives – Direction du contentieux

1.3.3.2. Mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction du développement économique et urbain

1.3.4. Recommandation

1.3.5. Résolutions

1.3.5.1. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du conseil d’arrondissement – Séance ordinaire du mardi 5 mai 2009 – CA09 22 0175

1.3.5.2. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du comité exécutif – Séance ordinaire du mercredi 10 juin 2009 – CE09 1079

1.3.5.3. Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal – Assemblée ordinaire du lundi 15 juin 2009 – CM09 0518

2. Démarche de consultation

- 2.1. Avis public
- 2.2. Dépliant
- 2.3. Inscription et mémoire – formulaire

3. Documentation déposée par le promoteur

- 3.1. Redéveloppement du site des anciens ateliers du CN
- 3.2. Étude patrimoniale
- 3.3. Étude de potentiel archéologique
- 3.4. Étude des impacts sur les déplacements du projet de redéveloppement des cours Pointe-Saint-Charles
- 3.5. Caractérisation environnementale complémentaire (PHASE III) (56 K)
 - Téléchargement disponible en sections
 - Étude
 - Annexe A – B –C D et E
 - Annexe F (1^e partie)
 - Annexe F (2^e partie)
 - Annexe F (3^e partie)
 - Annexe G et H
- 3.6. Présentation faite lors de la séance d'information du 15 septembre 2009
- 3.7. Étude d'impacts sur les déplacements du projet de redéveloppement des cours Pointe-Saint-Charles – présentation du 16 septembre 2009
- 3.8. Gestion des sols – Anciens ateliers du CN – présentation du 16 septembre 2009
- 3.9. Détails des coûts d'un terrain acheté 1 \$ en juin 2006

4. Documentation déposée par la Ville de Montréal et l'arrondissement

- 4.1. Énoncé d'intérêt patrimonial – Ateliers ferroviaires du CN
- 4.2. Présentation faite lors de la séance d'information du 15 septembre 2009
- 4.3. Précision sur l'accès au rapport suite à l'incendie

5. Documentation déposée par la commission

- 5.1. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec l'arrondissement Sud-Ouest – 31 août 2009
- 5.2. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec le promoteur – 2 septembre 2009
- 5.3. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec l'AMT – 3 septembre 2009

6. Transcriptions

- 6.1. Transcriptions de la séance d'information du 15 septembre 2009
- 6.2. Transcriptions de la séance d'information du 16 septembre 2009
- 6.3. Transcriptions de la séance d'information du 17 septembre 2009
- 6.4. Transcriptions de la séance d'audition du 6 octobre 2009
- 6.5. Transcriptions de la séance d'audition du 7 octobre 2009
- 6.6. Transcriptions de la séance d'audition du 8 octobre 2009

7. Demandes d'information de la commission et réponses

- 7.1. Questions complémentaires de la commission à l'AMT – 23 septembre 2009
 - 7.1.1. Réponses de l'AMT – 1^{er} octobre
- 7.2. Questions complémentaires de la commission à l'arrondissement du Sud-Ouest – 23 septembre 2009
 - 7.2.1. Réponses de l'arrondissement du Sud-Ouest – 29 septembre 2009
- 7.3. Questions complémentaires de la commission au promoteur – 23 septembre 2009
- 7.4. Questions complémentaires de la commission au promoteur – 28 septembre 2009
 - 7.4.1. Réponses du promoteur aux questions complémentaires de la commission du 23 et 28 septembre 2009
- 7.5. Questions complémentaires de la commission au promoteur – 8 octobre 2009
 - 7.5.1. Réponses du promoteur aux questions complémentaires de la commission – 14 octobre 2009

8. Documentation de références et lien utiles

- 8.1. Politique du patrimoine de la Ville de Montréal
- 8.2. Plan de transport de la Ville de Montréal

- 8.3. Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels
- 8.4. Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels : avancement de sa mise en œuvre
- 8.5. Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal - http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL
- 8.6. Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest - http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=81,7425645&_dad=portal&_schema=PORTAL
- 8.7. Rapport de consultation en amont sur les terrains du CN

9. Mémoires

9.1. Mémoires avec présentation orale

- 9.1.1. M. Pierre Séguin
- 9.1.2. Projet Montréal
- 9.1.3. RIL (Regroupement Information Logement)
- 9.1.4. Équipe Harel - Vision Montréal
- 9.1.5. Comité de sécurité alimentaire Action-Gardien
- 9.1.6. Centre Social Autogéré
- 9.1.7. GRT - Bâtir son quartier
- 9.1.8. Mme Gisèle Trudel
- 9.1.9. Comité des droits sociaux du sud-ouest de Montréal (Welfare Rights Committee) /Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles
- 9.1.10. Action-Gardien – Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
- 9.1.11. Opération Populaire d'Aménagement (OPA)
 - 9.1.11.1. Présentation PowerPoint
- 9.1.12. Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
 - 9.1.12.1. Présentation PowerPoint
- 9.1.13. Comité 7 à nous
- 9.1.14. Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles
 - 9.1.14.1. Présentation PowerPoint
- 9.1.15. Comité Enviro-Pointe
- 9.1.16. Éco-Quartier YMCA de Pointe-Saint-Charles

- 9.1.17. La Pointe Libertaire
- 9.1.18. M. Claude Picard
- 9.1.19. RÉSO
- 9.1.20. M. Denis Tabourdeau
 - 9.1.20.1. Présentation Power Point
- 9.1.21. Mme Nathacha Alexandroff
- 9.1.22. Atelier du patrimoine urbain de Montréal (voir transcription du 7 octobre 2009)
- 9.1.23. M. Mark Poddubiuk
 - 9.1.23.1. Présentation Power Point
- 9.1.24. Carrefour d'Éducation Populaire de Pointe-Saint-Charles
- 9.1.25. Mme Valérie Dickson

9.2. **Mémoires sans présentation orale**

- 9.2.1. M. Paul Legault
- 9.2.2. Comité « Action CN » du Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
- 9.2.3. M. Christophe Hellman
- 9.2.4. Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
- 9.2.5. M. Gael Hollard
- 9.2.6. Famille Guiot-Pagé
- 9.2.7. Adeline Ardeois / Mohammed Harroud / Rachel Pagé-Bélanger / Vicky St-Pierre

9.3. **Présentation orale sans dépôt de mémoire**

- 9.3.1. M. Jean-Claude Fleury (voir transcriptions du 6 octobre 2009)
- 9.3.2. M. Yvon Leclair (voir transcriptions du 7 octobre 2009)
- 9.3.3. M. Jean Décarie (voir transcriptions du 8 octobre 2009)

Annexe III – Le projet de règlement P-09-036

VILLE DE MONTRÉAL RÈGLEMENT

RÈGLEMENT AUTORISANT L'OCCUPATION DES ANCIENS ATELIERS DU CN SITUÉS RUE LE BER À DES FINS COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES ET AUTORISANT LA CONSTRUCTION D'IMMEUBLES À DES FINS RÉSIDENTIELLES ET COMMERCIALES SUR LES TERRAINS PORTANT LE NUMÉRO DE LOT 3 415 342 DU CADASTRE DU QUÉBEC

Vu le paragraphe 3° de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

À l'assemblée du 15 juin 2009, le Conseil de la Ville de Montréal décrète :

CHAPITRE I TERRITOIRE D'APPLICATION

1. Le présent règlement s'applique au territoire identifié au plan joint en annexe A au présent règlement.

CHAPITRE II AUTORISATIONS

2. Malgré le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) applicable au territoire décrit à l'article 1, l'occupation, la transformation et la construction d'immeubles sont autorisées aux conditions prévues au présent règlement.

À ces fins, il est notamment permis de déroger aux articles 8 à 10, 43, 81 à 86 et 137 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280).

3. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues au présent règlement continue de s'appliquer.

CHAPITRE III CONDITIONS SECTION I USAGES

4. Sur la partie de territoire identifiée comme secteur A sur le plan joint en annexe B au présent règlement, seuls les usages suivants sont autorisés :

1° I.5 (100) et les catégories d'usage, I.4B, E.7 (1) et E.7 (2) tels que définies au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280);

2° les catégories d'usage C.2, C.6 et C.7, telles que définies au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280).

5. L'usage C.7 n'est autorisé que sur une superficie de plancher maximale de 4 500 m².

6. Sur les parties de territoire identifiées comme secteurs B et B-1 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, tous les usages permis de la famille habitation et de la catégorie d'usage E.1, tels que définis au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud- Ouest (01-280), sont autorisés.

SECTION II

HAUTEUR

7. La hauteur minimale d'un bâtiment doit être de 7 m.

8. Sur la partie de territoire identifiée comme secteur A sur le plan joint en annexe B au présent règlement, la hauteur maximale d'un bâtiment est de 23 m.

9. Sur les parties de territoire identifiées comme secteurs B et B-1 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, la hauteur maximale d'un bâtiment est de 12,5 m.

10. Malgré l'article 9, sur la partie de territoire identifiée comme secteur B-1 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, la hauteur maximale d'un bâtiment est de 25 m sur au plus 40 % de la superficie de ce secteur.

SECTION III

IMPLANTATION

11. Sur la partie de territoire identifiée comme secteur A sur le plan joint en annexe B au présent règlement, le taux d'implantation minimal d'un bâtiment est de 30 % et le taux d'implantation maximal est de 100 %.

La densité d'une construction doit être égale ou supérieure à 0,5 et égale ou inférieure à 3,0.

12. Sur la partie de territoire identifiée comme secteur B sur le plan joint en annexe B au présent règlement, le taux d'implantation minimal d'un bâtiment est de 35 % et le taux d'implantation maximal est de 70 %.

La densité d'une construction doit être égale ou supérieure à 1,5 et égale ou inférieure à 3,5.

13. Sur la partie de territoire identifiée comme secteur B-1 sur le plan joint en annexe B au présent règlement, le taux d'implantation minimal d'un bâtiment est de 50 % et le taux d'implantation maximal est de 85 %.

La densité d'une construction doit être égale ou supérieure à 3,0 et égale ou inférieure à 6,0.

14. Un bâtiment doit avoir un toit recouvert d'une surface végétale ou d'un matériau réfléchissant.

15. Sur la partie de territoire identifiée comme secteur A sur le plan joint en annexe B au présent règlement, un permis de construction peut être délivré malgré le paragraphe 1° de l'article 11.1 du Règlement sur les opérations cadastrales (R.R.V.M., c. O-1).

16. Un bâtiment commercial, industriel ou institutionnel doit inclure au moins une aire intérieure réservée aux douches et vestiaires, accessible à moins de 200 m d'un lieu de travail.

SECTION IV **STATIONNEMENTS**

17 Malgré l'article 576 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280), pour un usage de la famille habitation, un nombre minimal d'une unité de stationnement pour véhicule automobile par quatre unités de logement est requis et un nombre maximal d'une unité de stationnement par deux unités de logement est requis.

18. Pour un bâtiment de plus de quatre étages, au moins 75 % des unités de stationnement pour véhicule automobile doivent être situées à l'intérieur du bâtiment.

19. Pour un bâtiment comprenant moins de dix logements, un nombre minimal d'une unité de stationnement pour vélo par unité de logement est requis.

20. Pour un bâtiment de dix logements et plus, un nombre minimal d'une unité de stationnement pour vélo par deux unités de logements est requis.

SECTION V **AMÉNAGEMENT PAYSAGER**

21. Un espace extérieur autre qu'une aire de stationnement ou de chargement doit être garni de gazon, de fleurs, d'arbustes ou d'arbres.

22. Une demande de permis relative à des travaux autorisés en vertu du présent règlement doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager.

23. Les éléments végétaux prévus au plan d'aménagement paysager visé à l'article 22 doivent être maintenus en bon état et remplacés au besoin, afin de préserver un caractère végétal sain.

SECTION VI

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

24. En plus des critères prévus au Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019), les critères suivants s'appliquent à l'évaluation d'une demande de permis relative à une construction autorisée en vertu du présent règlement :

1° à l'égard des cours :

a) l'aménagement des cours avant doit favoriser un espace suffisant à la plantation d'arbustes et d'arbres;

b) une cour intérieure ou arrière doit privilégier un maximum de surfaces végétales afin de favoriser la création de sous-espaces aisément appropriables et diminuer les espaces extérieurs voués aux espaces de stationnement.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

25. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation, en contravention de l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue à l'article 689 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280).

26. Les travaux de construction autorisés en vertu du présent règlement doivent débiter dans les 60 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. En cas de non-respect du premier alinéa, l'autorisation prévue au présent règlement est nulle et sans effet.

27. Le présent règlement abroge le Règlement autorisant l'occupation et la transformation de bâtiments situés sur le site des ateliers du CN à Pointe Saint-Charles à des fins de studios de production cinématographique (02-123).

ANNEXE A

TERRITOIRE D'APPLICATION

ANNEXE B
SECTEURS D'APPLICATION

Note : Les annexes du projet de règlement P-9-036 se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe, 14^e étage.

Annexe IV – Le projet de règlement P-04-047-84

VILLE DE MONTRÉAL RÈGLEMENT

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

À l'assemblée du 15 juin 2010, le Conseil de la Ville de Montréal décrète :

- 1.** La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest, le tout tel qu'illustré à la carte jointe en annexe 1 au présent règlement.
- 2.** La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest, par le remplacement d'une partie du secteur de densité 12-08 et 12-T3, située sur l'îlot délimité par les rues Bourgeois, Le Ber, Ste-Madeleine et l'emprise ferroviaire, par le secteur de densité 12-T1, le tout tel qu'illustré à la carte jointe en annexe 2 au présent règlement.
- 3.** La carte intitulée « Les limites de hauteur » incluse au chapitre 12 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest est modifiée, le tout tel qu'illustré à la carte jointe en annexe 3 au présent règlement.

ANNEXE 1 L'AFFECTATION DU SOL

ANNEXE 2 LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION

ANNEXE 3 LES LIMITES DE HAUTEUR

Note : Les annexes du projet de règlement P-04-047-84 se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe, 14^e étage.