

Mémoire à la Commission sur le Schéma d'aménagement de Montréal

Présenté par Me Dida Berku

6 novembre 2014

PARTIE 1. Re : L'affectation du terrain de Meadowbrook

I GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE Carte 20 (page 96)

RECOMMANDATION 1 :

Changer l'affectation de la partie de Meadowbrook qui est dans le territoire de Lachine de « Dominance Résidentielle » à « Grand Espace Vert ou Recréation ».

Les Grandes Affectation du Territoire reflètent les intentions de l'agglomération de Montréal à l'égard de son développement futur en conférant une vocation particulière à un territoire.

A la carte 20, on constate que la partie du terrain de Golf Meadowbrook qui est sur le territoire de la ville de Côte Saint-Luc (CSL) est désignée « Grande Espace Vert ou Recréation » en conformité avec l'usage existant et le zonage qui est présentement en vigueur, soit : Golf Récréatif Commercial.

Cependant, la partie du terrain de Golf qui est compris dans le territoire de Lachine est désignée « Dominance Résidentielle » et ce malgré son usage existant et toutes les recommandations des instances publiques et de consultations qui se sont penchées sur l'avenir de Meadowbrook depuis plus d'une décennie à savoir :

1. a. Recommandations Antérieures

- **2004 Office de consultation Publique de Montréal OCPM** recommande que « Meadowbrook et la petite rivière Saint Pierre soient ajoutés à la liste des éco territoires de Montréal » à la suite des consultations sur la Politique des milieux naturels.
- **2009 Commission permanente du conseil d'agglomération** sur les grands équipements et les activités d'intérêt recommande « la transformation de Meadowbrook en grand parc-nature, en grand parc urbain ou en écoterritoire; »
- **2014 Office de consultation Publique OCPM ... Rapport de consultation publique sur le projet de *Plan de développement de Montréal Janvier 2014* Voir <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/rapport-pdm.pdf>**

« R-20 La commission recommande à la Ville de Montréal que le PDM reconnaisse à sa juste valeur le patrimoine naturel montréalais et considère, entre autres, les milieux naturels protégés, les grands parcs et les éco territoires

comme des infrastructures vertes indispensables à sa lutte aux changements climatiques. »

« R-21 La commission recommande à la Ville de Montréal que l'accroissement du nombre de milieux naturels protégés, de grands parcs et d'éco territoires, leur conservation et leur accès public deviennent une orientation prioritaire du PDM. Elle recommande également que la réduction de la fragmentation des milieux naturels urbains, l'accroissement de leur nombre et leur mise en réseau fassent partie des cibles prioritaires pour faire de Montréal une ville verte reconnue internationalement. »

« À cet égard, le site du golf de Meadowbrook, un grand espace vert situé à proximité du centre-ville, a retenu particulièrement l'attention de la commission. Rappelons que la Commission permanente du conseil d'agglomération sur les grands équipements et les activités d'intérêt avait recommandé en 2009 de développer des scénarios visant la protection de ce site et sa transformation en parc-nature, en grand parc urbain ou en éco territoire, dans la perspective d'une continuité verte reliant ce site à la falaise Saint- Jacques . »

« R-22 La commission reprend à son compte la recommandation de la Commission permanente du conseil de l'agglomération de développer des scénarios visant la protection du site du golf de Meadowbrook et sa transformation en parc-nature, en grand parc urbain ou en éco territoire, dans la perspective d'une continuité verte reliant ce site à la falaise Saint-Jacques qui devrait être protégée, »

De plus il y a eu plusieurs lettres et opinions des propriétaires avoisinants des chemins de fer et cour de triage en proximité du terrain Meadowbrook qui se sont prononcés à l'encontre de l'implantation de projet de développement résidentiel à proximité de leurs cours de triage. Au contraire il est évident que leurs activités sont en croissance constante comme le constate le Schéma par rapport au transport de matières dangereuses.

« On constate, depuis quelques années, une hausse du trafic de matières dangereuses à l'échelle du Canada, tout comme à Montréal. Cette situation soulève certaines préoccupations à l'égard de la santé, de la sécurité et du bien-être général de la population. »

1.b Lettres d'avis de CP et AMT propriétaires des gares de triage avoisinantes.

- 2012 Lettre de CP à la Ville de CSL 12 mars 2012, voir Annexe 1

« Generally speaking Canadian Pacific does not support residential development directly adjacent to active rail corridors and yards, which are essentially heavy industrial uses. ...Residents typically want peace and enjoyment. CP operates

24hrs a day, seven days a week and must have the full flexibility to do so to meet the needs of the economy.” .

- 2013 Lettre AMT à la Ville de Montréal 10 mai 2013 voir Annexe. 2

« Pour l'AMT, il va de soi que l'implantation d'un projet de développement résidentiel à proximité d'un centre d'entretien et d'une cour de triage ferroviaire risque de favoriser le développement de problématiques de cohabitation liées aux nuisances sonores entre les futures résidents et les activités ferroviaires. »

Et « Enfin, rappelons que, tel que discuté avec les différents paliers gouvernementaux, que ce soit, au niveau municipal, provincial ou fédéral, la mission de l'AMT implique de travailler à accroître les services et activités liées aux trains de banlieue »

2.. Procédures Judiciaires : Meadowbrook Pacific Inc. c. Ville de Montréal. **C .S. Nu. 500-17078875-138**

De plus, il faut noter que la vocation résidentielle prévue dans le projet du Schéma est en entière contradiction avec la position que la Ville a prise dans sa défense à l'action du promoteur Groupe Pacifique qui réclame à la Ville 43 \$ Million aux motifs que la ville refuse son projet de développement. Voir Défense de la Ville de Montréal dans la cause Meadowbrook Pacific Inc. c. Ville de Montréal. Nu. 500-17078875-138, à l'Annexe 3.

La position de la Ville dans sa défense est très claire et ce réfère à des positions prises par la Ville et des études faites en 2010. Voir Pièces D-12 et D-15 à l'Annexe 5

A savoir.

Par. 90 « ..La Ville de Montréal considère que le projet de développement résidentiel sur le Terrain nécessite des investissements de sa part qui ne font pas pour l'instant partie de ses priorités budgétaires »

Par. 91 « Les investissements nécessaires sont l'installation de conduites d'aqueduc et d'égouts hors site, l'aménagement de l'accès routier principal et l'aménagement de deux accès supplémentaires au site »

Par. 92 « La Ville de Montréal refuse pour l'instant d'investir les sommes nécessaires dans ce projet qui n'est pas profitable pour les finances publiques »

Par. 93. « Meadowbrook peut notamment continuer l'exploitation commerciale du terrain de golf qui constitue un usage autorisé par la réglementation en vigueur et qui constitue l'usage qui y était exercé lorsqu'elle a acquis le Terrain en 2006 »

(soulignés de la soussignée)

Selon la position prise par la Ville dans sa défense, le projet n'est pas prioritaire. Les infrastructures hors site nécessitant des investissements de la part de la Ville pour accommoder le projet de développement résidentiel impliqueraient des sommes variant autour de 8 \$ Million pour les aqueduc et égouts hors site et jusqu'à 145, 7 Millions pour les coûts reliés à l'aménagement de deux accès vers l'arrondissement de Lachine. Le tout selon un rapport de scénario de développement immobilier préparé par la Ville en juillet 2010, voir D-12, Annexe 5.

Et voir aussi les par. 131 à 140 de la défense de la Ville de Montréal à l'Annexe.3

En mars 2013, la Ville de Montréal a été très clair dans son refus de conclure une entente avec le promoteur, « portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures aux motifs des sommes importantes nécessaires à une telle entente ne pouvaient être justifiées, compte tenu des priorités, des disponibilités financières et des importants travaux en cours ou envisagés sur le territoire de la Ville de Montréal. Voir lettre Ville de Montréal 18 mars 2013.à l'Annexe 4;

Considérant la position que la Ville a prise depuis 2010 et plus particulièrement son refus de conclure une entente sur la réalisation de travaux d'infrastructures et son refus d'autoriser ou d'émettre de permis de construction pour le développement résidentiel de Meadowbrook, il est contradictoire et même incohérent pour la Ville de promouvoir l'affectation de « Dominance Résidentielle » avec pour ce secteur.

La Ville doit être cohérent avec les positions prises depuis 2010 lorsqu'elle a répété à maintes reprises qu'elle est tout simplement pas intéressé par le développement résidentiel de ce secteur « considérant l'ampleur des coûts appréhendés ayant trait aux prérequis au surdimensionnement des services d'aqueduc et d'égouts et des couts associés à la construction de liens routiers et de structures de franchissement de la cour Sortin pour assurer une desserte adéquate du site afin de se conformer aux exigences du Service de sécurité incendie de Montréal. » Voir lettre du 18 mars 2013 Annexe 4 et lettre des Services Sécurité publique D-15 à l' Annexe 5;

Depuis maintenant 24 ans soit 1990, les critiques de ce projet ont répété et répété ses mêmes arguments, mais maintenant pour la première fois, par le biais de la défense qui a été dévoilée dans la cause juridique, il est clair que la Ville de Montréal maintient la même position.

Il n'est pas rentable ni justifié du point de vue des finances publics d'investir dans les infrastructures et services nécessaires pour desservir le développement résidentiel de ce territoire.

Alors pourquoi ne pas changer l'affectation pour refléter l'usage existant? Ceci permettrait aux parties de reconnaître la valeur réelle et réaliste du terrain.

II COMPOSANTES PERMISES DANS TOUTES LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE, carte 20 3.1 notes page 97

RECOMMANDATION 2:

L'affectation Golf devrait être réinsérer dans la liste des composantes permises dans toutes les grandes affectations du territoire;

Dans le Schéma d'aménagement 2004 il existe une liste de composantes qui sont permises dans toutes les grandes affectations du territoire, à savoir :

Catégories d'affectation du sol dans le Plan d'urbanisme de Montréal Nov 2004 page 198 Voir Annexe 6

Notes Générales

« Les parcs, les cimetières, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories. »

Dans le Projet du Schéma 2014

La liste qui se trouve à la page 97 inclus les affectations suivantes :

- Conservation;
- Parc;
- Infrastructure publique autre que celles comprises dans la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique »
- Cimetière, sauf au sein de l'affectation agricole.

Il est recommandé d'ajouter « golf » à cette liste comme il était déjà inclus dans le Plan d'urbanisme 2004.

Merci pour votre attention

Montréal le 6 novembre 2014

Dida Berku

LISTE D'ANNEXES PARTIE 1

- Annexe 1** **Lettre de CP à la Ville de CSL 2012 ;**
- Annexe 2** **Lettre de l'AMT à la Ville de Montréal 2013 ;**
- Annexe 3** **Défense de la Ville de Montréal 17 Avril 2014 Meadowbrook Pacific Inc. c. Ville de Montréal. Nu. 500-17078875-138;**
- Annexe 4** **Lettre de la Ville de Montréal 18 mars 2013 Pierre Dubois Chef de division Lachine ;**
- Annexe 5** **Pièces de la défense de la Ville de Montréal D-12 et D15 ;**
- Annexe 6** **Extrait du Plan d'Urbanisme 2004 Notes Générales ;**
- Annexe 7** **Meadowbrook Aerial Photo**

LISTE D'ANNEXES PARTIE 1

Annexe 1 Lettre de CP à la Ville de CSL 2012 ;

Annexe 2 Lettre de l'AMT à la Ville de Montréal 2013 ;

Annexe 3 Défense de la Ville de Montréal 17 Avril 2014 Meadowbrook Pacific Inc. c. Ville de Montréal. Nu. 500-17078875-138 ;

**Annexe 4 Lettre de la Ville de Montréal, 18 mars 2013, Pierre Dubois
Chef de division Lachine ;**

**Annexe 5 Pieces de la Défense de la Ville de Montréal, D-12 & D-15
C.S. Nu. 500-17078875-138 ;**

Annexe 6 Extrait du Plan d'Urbanisme 2004 Notes Générales ;

**CANADIAN
PACIFIC**Communications &
Public AffairsSuite 500
Gulf Canada Square
401 – 9th Avenue SW
Calgary Alberta
T2P 4Z4

March 12, 2012

Dida Berku
Councillor, District 3
5801 boul. Cavendish Blvd.,
Côte Saint-Luc, QC H4W 3C3

Re: Meadowbrook development

Dear Ms. Berku,

Pursuant to the letter you have sent us with respect to the development of a portion of the Meadowbrook green space into residential properties, we have reviewed the feasibility of such a project in light of the proximity to CP rail operations and have concluded that the project is not compatible with our operations in the area.

Firstly, the proposed location for a crossing is not feasible due to the high embankment near the bridge carrying CP's Vaudreuil subdivision. This poses a safety risk that cannot be mitigated. Secondly, the road connection would land right in the AMT Sortin yard which is not compatible with the track configurations and operations, also posing a security risk. Both of these elements mean that the proposed project does not meet proximity guidelines, guidelines which are in place to protect not only the security but also the comfort of residents in areas where CP has operations against noise and vibration issues.

Generally speaking, Canadian Pacific does not support the location of any residential development directly adjacent to active rail corridors and yards, which are essentially heavy industrial uses. Although we do our best to be a reasonable neighbour, all operations of active rail corridors and yards create considerable noise and vibration. Residents typically want peace and enjoyment. CP operates 24 hours a day, seven days a week and must have the full flexibility to do so to meet the needs of the economy.

These two realities pressed against each other inevitably lead to conflicts which typically get worse with time. Proximity and safety conflicts also arise when rail/road crossings at grade are created over active railway lands.

When due consideration is not given to these issues, residents there will at a minimum raise complaints about rail operations negatively impacting the use and enjoyment of residential properties or blocking their path while waiting on passing trains. In both scenarios railway operations can also be affected negatively, impacting customers and the economy.

Other significant proximity issues typically arise when residential development encroaches near rail operations, that being an increase in illegal pedestrian trespass on active railway property, putting

people at serious personal risk while doing so. Therefore, in the interests of public safety and we also consider these conflicting land uses.

CP works with communities to avoid planning conflicts like these before they arise. Collaborative relationships like these are fundamental to our corporate culture and our operations. Therefore, if a municipality approves a development adjacent to the railway, we believe municipalities should require the adoption of development guidelines that mitigate all of these impacts. The Railway Association of Canada and the Federation of Canadian Municipalities have worked together to create proximity guidelines to address such concerns. However, given that the municipality is not in support of this particular proposal, CP respects and supports this decision.

Regards,



Breanne Feigel
Director Public Affairs & Strategic Communications
Canadian Pacific



Montréal, le 10 mai 2013

Madame Josée Duplessis
Conseillère
Ville de Montréal – District de DeLorimier
Membre du Comité exécutif, responsable du développement durable
Par courriel : joseduplessis@ville.montreal.qc.ca

**Objet : Projet de développement résidentiel - secteur cours Sortin/centre d'entretien Lachine
N.Réf/1.14.20**

Madame Duplessis,

Cher Sortin,

Pour faire suite à votre lettre du 8 mai dernier, je souhaite par la présente vous donner la position de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) concernant le projet de développement résidentiel dans le secteur Meadowbrook, situé à proximité de notre centre d'entretien Lachine et de la cour Sortin du Canadien Pacifique (CP).

Pour l'AMT, il va de soi que l'implantation d'un projet de développement résidentiel à proximité d'un centre d'entretien et d'une cour de triage ferroviaire risque de favoriser le développement de problématiques de cohabitation, liées aux nuisances sonores, entre les futurs résidents et les activités ferroviaires. Nous ne prôtons donc pas ce genre de développement résidentiel dans un rayon aussi rapproché de nos installations ferroviaires. Cela dit, advenant que la Ville de Montréal choisisse de modifier le zonage et de donner les autorisations pour aller de l'avant avec le projet du secteur Meadowbrook, nous recommandons fortement que des clauses liées aux impacts sonores par le promoteur soient incluses dans les contrats liant ce dernier et les futurs acheteurs ainsi que l'instauration de mesures d'atténuation, afin que ceux-ci fassent un choix en toute connaissance de cause.

En ce qui concerne votre deuxième question, je vous confirme que l'AMT a toujours travaillé de façon proactive avec les municipalités limitrophes au centre d'entretien Lachine, soit l'arrondissement Lachine, ainsi que les villes de Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest.

Comme vous le savez, le centre d'entretien Lachine de l'AMT est en construction sur une partie de la cour de triage Sortin du CP que nous avons acquise. Nous y sommes donc en continuité d'usage puisque l'entretien des trains de banlieue est réalisé à cet endroit depuis de nombreuses années. Cela dit, nos nouvelles installations comprendront plusieurs bâtiments où seront réalisées les réparations majeures.

Enfin, rappelons que, tel que discuté et convenu avec les différents paliers gouvernementaux, que ce soit au niveau municipal, provincial ou fédéral, la mission de l'AMT implique de travailler à accroître les services et les activités liés aux trains de banlieue.

Madame Josée Duplessis

Page. 2

Espérant ces informations utiles, je vous prie d'accepter, Madame Duplessis, mes plus sincères salutations.



Pierre-Luc Paquette
Vice-président, Communication et marketing

cc : Louis Machado, vice-président adjoint, Exploitation
Christian Ducharme, directeur de projet, Ingénierie et construction - Centres d'entretien
Mélanie Nadeau, directrice, Affaires publiques

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : 500-17-078875-138

COUR SUPÉRIEURE

**MEADOWBROOK GROUPE PACIFIC
INC.**

Demanderesse

c.

VILLE DE MONTRÉAL

Défenderesse

DÉFENSE À LA REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE AMENDÉE

**AU SOUTIEN DE SA DÉFENSE, LA DÉFENDERESSE VILLE DE MONTRÉAL
EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

A. MISE EN CONTEXTE

1. Elle ignore les allégations contenues au paragraphe 1 de la requête introductive d'instance amendée (ci-après « requête amendée »);
2. Elle nie les allégations contenues aux paragraphes 2 et 3 de la requête amendée;

B. LES PARTIES

3. Elle ignore les allégations contenues au paragraphe 4 de la requête amendée;
4. Quant aux allégations contenues au paragraphe 5 de la requête amendée elle s'en réfère aux pièces **P-1** et **P-2** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
5. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 6 et 7 de la requête amendée;
6. Elle prend acte de l'allégation contenue au paragraphe 7.1 de la requête amendée;
7. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 8 et 9 de la requête amendée;

C. LES ÉLUS ET FONCTIONNAIRES MUNICIPAUX DE LA VILLE DE MONTRÉAL ET / OU DE L'ARRONDISSEMENT LACHINE IMPLIQUÉS

8. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 10 et 11 de la requête amendée, elle s'en réfère aux pièces **P-3** et **P-4** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

D. LES AMIS DE MEADOWBROOK

9. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 12, 13 et 14 de la requête amendée;

E. LE TERRAIN

i) Le zonage du terrain

10. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 15 de la requête amendée mais ajoute que le zonage autorise également les équipements sportifs extérieurs tels que les terrains de golf;
11. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 16 à 19 de la requête amendée, elle s'en réfère aux pièces **P-5** et **P-6** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

ii) Le développement potentiel du terrain

12. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 20 et 21 de la requête amendée mais admet que le Terrain est utilisé comme terrain de golf depuis plusieurs années;
13. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 22 à 25 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-7** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
14. Quant aux allégations contenues au paragraphe 26 de la requête amendée elle s'en réfère à la pièce **P-8** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
15. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 27 et 28 de la requête amendée elle s'en réfère à la pièce **P-2** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

F. LE PROJET PETITE RIVIÈRE

i) Le concept

16. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 29 à 33 de la requête amendée;

ii) La mise en œuvre du projet**a. L'enthousiasme de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Lachine concernant le Projet Petite Rivière**

17. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 34 de la requête amendée;
18. Quant aux allégations contenues au paragraphe 35, elle ne peut admettre avec certitude la date du 20 mars 2007, mais admet que Suzanne Deschamps a communiqué avec Jean Lacroix approximativement à cette date;
19. Quant aux allégations contenues au paragraphe 36, elle ne peut admettre avec certitude la date du 15 août 2007, mais admet une rencontre entre Pierre Bernardin et Suzanne Deschamps à cette époque sans toutefois pouvoir confirmer ou infirmer le sujet de la rencontre;
20. Quant aux allégations contenues au paragraphe 37 de la requête amendée, elle réfère à la pièce **P-9**, nie tout ce qui n'y serait pas conforme et admet qu'il y a eu un travail de collaboration qui a été effectué de bonne foi avec la demanderesse durant les trois années;
21. Quant aux allégations contenues au paragraphe 38 de la requête amendée, elle réfère à la pièce **P-10**, nie tout ce qui n'y serait pas conforme car elle ne peut confirmer ou infirmer toutes ces rencontres mais réitère qu'il y a eu un travail de collaboration effectué de bonne foi avec la demanderesse durant ces trois années;
22. Elle ignore les allégations contenues au paragraphe 39 de la requête amendée;
23. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 40 à 43 de la requête amendée, elle s'en réfère aux pièces **P-11, P-12 et P-13** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
24. Elle nie telles que rédigées les allégations contenues au paragraphe 44 de la requête amendée;
25. Quant aux allégations contenues au paragraphe 45 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-14** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
26. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 46 à 48 de la requête amendée;
27. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 49 et 50 de la requête amendée elle s'en réfère à la pièce **P-15** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
28. Quant aux allégations contenues au paragraphe 51 de la requête amendée elle s'en réfère à la pièce **P-16** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

b. La stagnation du Projet Petite Rivière

29. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 52 et 53 de la requête amendée;

c. Le blocage du projet

30. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 54 et 55 de la requête amendée;

31. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 56 de la requête amendée;

32. Elle ignore les allégations contenues au paragraphe 57 de la requête amendée;

33. Quant aux allégations contenues au paragraphe 58 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-18** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

34. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 59 et 60 de la requête amendée;

35. Quant aux allégations contenues au paragraphe 61 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-9** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

36. Quant aux allégations contenues au paragraphe 62 de la requête amendée, elle ne peut confirmer ou infirmer cette rencontre et cette déclaration de Bernard Blanchet;

37. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 63 et 64 de la requête amendée, elle s'en réfère aux pièces **P-19** et **P-20**, nie tout ce qui n'y serait pas conforme et réfère à la lettre **P-21**;

38. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 65 à 67 de la requête amendée;

39. Quant aux allégations contenues au paragraphe 68 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-22** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

40. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 69 de la requête amendée;

41. Quant aux allégations contenues au paragraphe 70 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-23** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

42. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 71 à 76 de la requête amendée;

43. Quant aux allégations contenues au paragraphe 77 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-24** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;

44. Elle ignore les allégations contenues au paragraphe 78 de la requête amendée;

45. Elle prend acte de l'admission contenue au paragraphe 79 de la requête amendée;

G. LE PROJET DEUX

i) Le concept

46. Quant aux allégations contenues au paragraphe 80 de la requête amendée, elle prend acte de l'admission à l'effet qu'aucun projet officiel n'avait encore été soumis à la Ville de Montréal et ignore le reste du paragraphe;
47. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 81 et 82 de la requête amendée;

ii) La mise en œuvre du Projet Deux

a) Le premier dépôt du PIIA

48. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 83 de la requête amendée;
49. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 84 à 90 de la requête amendée, elle s'en réfère au *Règlement numéro 2561 et ses amendements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
50. Quant aux allégations contenues au paragraphe 91 de la requête amendée elle s'en réfère aux pièces **P-25**, **P-26**, **P-27** et **P-28** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
51. Quant aux allégations contenues au paragraphe 92 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-29** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
52. Quant aux allégations contenues au paragraphe 93 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-30** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
53. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 94 à 97 de la requête amendée;

b) Le deuxième dépôt du PIIA

54. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 98 et 99 de la requête amendée elle s'en réfère aux pièces **P-33**, **P-34**, **P-35** et **P-36** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
55. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 100 de la requête amendée;
56. Elle ignore les allégations contenues au paragraphe 101 de la requête amendée;

c) Troisième dépôt du PIIA et dépôt des demandes de permis de lotissement et de construction

57. Quant aux allégations contenues au paragraphe 102 de la requête amendée elle s'en réfère à la pièce **P-37** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
58. Elle nie telles que rédigées les allégations contenues au paragraphe 103 de la requête amendée et ajoute que dès la première rencontre que Jean Lacroix a eu en 2007 ou 2008 avec Suzanne Deschamps et Pierre Dubois, il a été question des infrastructures devant desservir le futur projet. Dès lors, Jean Lacroix a fait part à Mme Deschamps de son inquiétude d'amener des services : selon les analyses faites par les professionnels embauchés lors du projet précédent du Canadien Pacifique, il avait été établi que ceux-ci seraient complexes et très onéreux. Jean Lacroix a émis de fortes réserves au niveau de la sécurité pour la future population de ce secteur qui serait pris en souricière advenant la fermeture du chemin Côte-Saint-Luc. Jean Lacroix a alors indiqué à Mme Deschamps qu'il serait peu probable que la Ville de Montréal désire investir de grosses sommes d'argent pour desservir sont terrain. Mme Deschamps a alors dit qu'elle trouverait la solution et selon elle c'était "réalisable" économiquement. Jean Lacroix a ajouté qu'il faudra vérifier tout cela en temps opportun avec les Services centraux qui ont cette responsabilité. Il est possible qu'il n'ait pas été mentionné qu'il y avait un règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux, mais il a été mentionné qu'il faudrait tout de même s'entendre sur qui fait quoi et surtout, qui va payer. Ce à quoi Suzanne Deschamps a indiqué qu'elle avait identifié une 2^e sortie sécuritaire pour son projet;
59. Elle admet les allégations contenues aux paragraphes 104 à 106 de la requête amendée;
60. Quant aux allégations contenues au paragraphe 107 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-38** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
61. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 108 à 110 de la requête amendée;
62. Quant aux allégations contenues au paragraphe 111 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-39** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
63. Quant aux allégations contenues au paragraphe 112 de la requête amendée, elle s'en réfère aux pièces **P-40**, **P-41**, **P-42** et **P-43** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
64. Elle nie les allégations contenues au paragraphe 113 de la requête amendée;
65. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 114 et 115 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-44** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
66. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 116 et 117 de la requête amendée;
67. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 118 de la requête amendée;

68. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 119 et 120 de la requête amendée;
69. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 121 de la requête amendée;
70. Quant aux allégations contenues au paragraphe 122 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce P-45 et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
71. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 123 de la requête amendée;
72. Quant aux allégations contenues au paragraphe 124 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-46** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
73. Elle admet les allégations contenues au paragraphe 125 de la requête amendée;
74. Quant aux allégations contenues au paragraphe 126 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-47** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
75. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 127 et 128 elle s'en réfère à la pièce **P-48** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
76. Elle ignore les allégations contenues aux paragraphes 129 à 132 de la requête amendée;
77. Quant aux allégations contenues au paragraphe 133 de la requête amendée, elle s'en réfère à la pièce **P-51** et nie tout ce qui n'y serait pas conforme;
78. Elle ignore les allégations contenues au paragraphe 134 de la requête amendée;

H. LES MANQUEMENTS DE LA VILLE DE MONTRÉAL ET DE L'ARRONDISSEMENT LACHINE

79. Elle nie les allégations contenues au paragraphe 135 et 136 de la requête amendée;
80. Quant aux allégations contenues au paragraphe 137 de la requête amendée elle:
 - nie que Montréal et l'arrondissement Lachine ont suspendu l'analyse des demandes puis les ont rejetés de mauvaise foi et en violation des principes d'équité procédurale;
 - ignore quelle était la position de Claude Dauphin;
 - admet que le défaut d'entente sur les travaux municipaux était problématique;
 - admet que l'analyse des demandes de permis de construction et de lotissement et de PIIA n'ont pas été terminées;

81. Elle nie les allégations contenues aux paragraphes 138 à 142 de la requête amendée;

I. DOMMAGES

82. Elle nie les allégations contenues aux paragraphes 143 à 145 de la requête amendée;
83. Elle nie les allégations contenues au paragraphe 146 de la requête amendée et ajoute que la preuve du paiement de ces factures devra être faite;
84. Elle nie les allégations contenues au paragraphe 147 de la requête amendée;

G. CONCLUSIONS

85. Elle nie les allégations contenues aux paragraphes 148 et 149 de la requête amendée;

PLAIDANT D'ABONDANT, LA DÉFENDERESSE VILLE DE MONTRÉAL AJOUTE :

1. INTRODUCTION

86. Le lot 1 292 249 du cadastre du Québec (ci-après le Terrain) est un terrain de golf à toutes fins pratiques enclavé;
87. Il est entouré de voies de chemin de fer et de terrains développés et ne bénéficie que d'un seul accès routier, soit le chemin de la Côte-Saint-Luc, qui devrait être réaménagé si le Terrain est développé;
88. La demanderesse (ci-après Meadowbrook) voudrait construire sur le Terrain environ 1770 unités d'habitation;
89. Le Terrain ne bénéficie pas des services d'infrastructures d'aqueduc et d'égouts municipaux adéquats pour un développement résidentiel;
90. Bien que le zonage autorise l'habitation, la Ville de Montréal considère que le projet de développement résidentiel sur le Terrain nécessite des investissements de sa part qui ne font pas pour l'instant partie de ses priorités budgétaires;
91. Les investissements nécessaires sont l'installation de conduites d'aqueduc et d'égouts hors site, l'aménagement de l'accès routier principal et l'aménagement de deux accès supplémentaires au site;
92. La Ville de Montréal refuse pour l'instant d'investir les sommes nécessaires dans ce projet qui n'est pas profitable pour les finances publiques;

93. Meadowbrook peut notamment continuer l'exploitation commerciale du terrain de golf qui constitue un usage autorisé par la réglementation en vigueur et qui constitue l'usage qui y était exercé lorsqu'elle a acquis le Terrain;
94. Meadowbrook ne fait donc pas l'objet d'une expropriation déguisée;

2. LA RÉGLEMENTATION

a) Les règlements applicables

95. Toute demande de permis de démolition doit être effectuées en conformité avec le *Règlement numéro RCA02-19003 régissant la démolition des immeubles*, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit règlement communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-1**;
96. Le tarif applicable à une demande de permis de démolition est édicté dans le *Règlement RCA10-19001 sur la tarification*, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit règlement communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-2**;
97. Toute demande de permis de construction doit être conforme aux dispositions du *Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments 11-018* et aux dispositions résiduelles du *Règlement de construction 643* de la Ville de Saint-Pierre, le tout tel qu'il appert d'une copie desdits règlements communiquées au soutien de la présente défense comme pièces **D-3** et **D-20**;
98. Les frais applicables à un permis de construction sont édictés à l'intérieur du *Règlement sur les tarifs (exercice financier 2011) numéro 10-029*, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit règlement communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-4**;
99. Tout projet doit être conforme au *Règlement sur le zonage numéro 2710 et ses amendements*, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit règlement communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-5**;
100. Toute demande de permis assujettie à l'approbation de PIIA doit être conforme aux normes édictées au *Règlement numéro 2561 et ses amendements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale*, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit règlement communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-6**;
101. Les frais applicables à une demande de PIIA sont édictés à l'article 3.1.2.2 du *Règlement 2561 et ses amendements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale*, pièce **D-6**;
102. Toute demande de permis de lotissement doit être conforme au *Règlement sur le lotissement RCA 07-19022*, au *Règlement relatif à la cession de terrain pour l'établissement, le maintien et l'amélioration de parcs, de terrains de jeux et la préservation d'espaces naturels sur le territoire de l'arrondissement de Lachine*

07-012, ainsi qu'au *Règlement de permis et certificats numéro 2528*, le tout tel qu'il appert d'une copie desdits règlements communiquées au soutien de la présente défense respectivement comme pièces **D-7**, **D-8** et **D-19**;

103. Les frais applicables à un lotissement sont édictés au *Règlement RCA 10-19001 sur la tarification*, pièce **D-2**;
104. Tout projet de redéveloppement doit respecter les normes édictées dans le *Règlement modifiant le Règlement de zonage de l'arrondissement de Lachine (2710 des règlements de Lachine)* 07-013, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit règlement communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-9**;
105. Tout projet de lotissement ou de construction nécessitant l'installation de nouvelles infrastructures doit respecter les normes édictées dans le *Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux* 08-013, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit règlement communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-10**;
106. Le prolongement du réseau de conduits souterrains requiert l'approbation de la commission des services électriques de Montréal, le tout tel qu'il appert d'une copie du *Règlement sur la commission des services électriques de Montréal* 02-101, communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-11**;

b) Les normes applicables

107. En tout temps pertinent au litige, le Terrain a toujours fait partie des zones R-600, R-601, C-602 et R-603 et les usages autorisés ont toujours été, le résidentiel, certains usages commerciaux et les équipements sportifs extérieurs, le tout tel qu'il appert du *Règlement sur le zonage numéro 2710* pièce **D-5**;
108. Les conditions devant être remplies pour obtenir un permis de lotissement sont énoncées:
 - aux articles 12 et 13 du *Règlement de lotissement* pièce **D-7**;
 - à l'article 4 du *Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux* pièce **D-10**;
109. Les conditions devant être remplies pour obtenir un permis de construction sont énoncées:
 - à l'article 38 du *Règlement de construction* pièce **D-3**;
 - à l'article 3 du *Règlement sur la commission des services électriques de Montréal* pièce **D-11**;
 - à l'article 4 du *Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux* pièce **D-10**;
 - à l'article 4.1.4 du *Règlement de permis et certificats numéro 2528* pièce **D-19**

110. Les règles relatives au dépôt d'une demande de plan d'implantations et d'intégration architecturale (ci-après PIIA) sont énoncées aux articles 3.1.2, 3.2.1, 3.2.2 et 3.2.3 du *Règlement sur les PIIA D-6*;
111. Le Plan d'urbanisme n'est pas applicable à la réalisation d'un projet: il ne sert qu'à la mise en place des normes réglementaires que doivent respecter les projets de construction. Les dispositions du Plan d'urbanisme ne sont donc d'aucune utilité dans le présent dossier;

3. LE PROJET PETITE RIVIÈRE

112. Meadowbrook a acquis le Terrain en 2006;
113. Meadowbrook a entrepris des démarches auprès de la Ville de Montréal afin d'obtenir des informations relativement au développement du Terrain dès 2007;
114. Dès ce moment, Meadowbrook a été sensibilisé à la problématique du coût des infrastructures nécessaires au développement résidentiel du Terrain;
115. C'est en 2009 que Meadowbrook a présenté un projet de développement résidentiel pour 1600 unités qui nécessitait des modifications à la réglementation d'urbanisme afin d'être réalisé;
116. À ce moment l'état du projet n'était qu'embryonnaire, le tout tel qu'il appert de la lettre de Pierre Bernardin datée du 22 septembre 2009, produite sous la cote **P-16** :

« Bien que votre proposition n'ait pas encore fait l'objet de toutes les analyses requises de la part de l'ensemble des divers services municipaux concernés, ni d'une étude d'opportunité, elle apparaît toutefois répondre à plusieurs objectifs du Plan d'urbanisme ainsi qu'aux principales stratégies ou politiques municipales adoptées au cours des dernières années par les autorités municipales. »

(...)

« Ainsi, sous réserve de l'appui formel des autorités municipales et de la population, nous souhaitons que vous puissiez éventuellement participer à la démonstration qu'il est possible de réaliser un projet de collectivité durable dans le milieu Montréalais. »;

117. Le *Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux* 08-013 sera transmis à la demanderesse dès le 15 décembre 2009, le tout tel qu'il appert des courriels produits sous la pièce **P-9**;
118. Rapidement, Meadowbrook aura des indices que la Ville de Montréal n'est pas prête à aller de l'avant avec son projet de développement résidentiel;
119. Dès le 30 juin 2010, la Ville de Montréal mentionne à Meadowbrook qu'elle n'est pas intéressée par son développement résidentiel. Tel qui sera énoncé plus en

détail ci-après, la Ville de Montréal avait à ce moment en main des chiffres sur les coûts reliés au développement du Terrain;

120. En date du 24 novembre 2010, Alain Trudeau, chef de projet – Division des grands projets, adressait une correspondance à Suzanne Deschamps lui mentionnant :

« Or, nous vous rappelons que lors d'une rencontre survenue à l'Hôtel de Ville le 30 juin dernier à laquelle vous assistiez en compagnie de monsieur Pearl, monsieur Alan Desousa, membre du Comité exécutif et monsieur Alain Trudeau, chef de projet, vous ont indiqué que la Ville n'entendait pas donner suite à votre projet.

En effet, compte tenu des priorités de l'administration, les disponibilités financières de la Ville et des importants travaux municipaux actuellement en cours ou envisagés sur le territoire municipal, votre projet ne peut pas faire l'objet d'une approbation de dépenses pour de nouvelles infrastructures municipales. »;

le tout tel qu'il appert d'une copie de la lettre déjà produite comme pièce **P-21**;

121. Le Projet Petite Rivière n'était pas conforme à la réglementation en vigueur, aucune demande de permis n'avait été déposée et aucune procédure n'a été intentée afin d'obliger la Ville de Montréal à accepter ce projet;

4. LE PROJET DEUX

122. Même après avoir reçu des réponses négatives de la Ville de Montréal, Meadowbrook continue de travailler sur un développement résidentiel pour développer le Terrain;
123. Meadowbrook dépose donc une demande de PIIA le 5 décembre 2011 auprès de l'arrondissement Lachine;
124. En effet, conformément aux dispositions de la *Charte de la Ville de Montréal* RLRQ c. C-11.4 la réglementation d'urbanisme et l'application de cette réglementation d'urbanisme relève de la compétence des arrondissements;
125. En date du 25 mai 2012, Jean Lacroix de l'arrondissement de Lachine écrit un courriel à Suzanne Deschamps de Meadowbrook afin de lui mentionner qu'avant d'analyser la demande de PIIA, Meadowbrook doit d'abord conclure une entente relative aux travaux municipaux pour la construction des infrastructures municipales nécessaires à la réalisation de son projet, le tout tel qu'il appert d'une copie dudit courriel déjà communiqué comme pièce **P-37**;
126. Même après le refus de la Ville de Montréal de participer et d'accepter le projet de développement de Meadowbrook et après qu'elle ait été avisée qu'une entente sur les travaux municipaux devait être signée, Meadowbrook décide tout de même de déposer le 9 octobre 2012 une demande de permis de lotissement, qui s'avèrera incomplète, le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite demande déjà produite comme pièce **P-38**;

127. Cette demande de permis de lotissement implique la création d'une nouvelle rue devant obligatoirement en vertu de la réglementation être cédée dans le patrimoine de la Ville de Montréal;
128. Il relève de la discrétion de la Ville de Montréal d'accepter ou de refuser tout projet de lotissement d'une nouvelle rue;
129. Meadowbrook déposera le 10 décembre 2012, une demande de permis de construction, qui s'avèrera incomplète, le tout tel qu'il appert des pièces déjà produites sous **P-40 à P-43**;
130. Meadowbrook déposera le 10 décembre 2012 aussi une nouvelle version de sa demande de PIIA, le tout tel qu'il appert de la pièce déjà produite sous la **P-43**;

5. LES RÉSEAUX D'AQUEDUC ET D'ÉGOUTS

131. Le Terrain n'est pas desservi par des réseaux d'aqueduc et d'égouts adéquat pour le développement résidentiel du Terrain tel que l'envisage Meadowbrook;
132. La compétence relative à l'installation de nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égouts qui nécessitent un investissement financier de la part de la Ville relève de la Ville de Montréal et non des arrondissements;
133. En date du 9 juillet 2010, les infrastructures d'aqueduc hors site nécessitant des modifications pour accueillir le projet impliquait des investissements variant entre 3,5 à 3,9 millions de dollars, le tout tel qu'il appert d'une copie du « Scénario de développement immobilier pour la mise en valeur du Terrain de golf Meadowbrook » préparé par la Ville de Montréal, dont copie est communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-12**;
134. Quant aux infrastructures d'égouts hors site, les travaux nécessitaient des investissements de 0,7 millions de dollars et de 4,8 millions de dollars, le tout tel qu'il appert du scénario de développement immobilier pour la mise en valeur du Terrain de golf Meadowbrook pièce **D-12**;
135. L'extension des réseaux d'aqueduc et d'égouts et l'implantation de nouveaux réseaux est une question qui relève de la discrétion du conseil de la ville;

6. LES ACCÈS SÉCURITAIRES AU SITE

136. Selon une étude de circulation effectuée par la firme Traffix en 1990, le Chemin de la Côte-Saint-Luc ne serait pas suffisant pour accueillir la circulation provenant d'un développement résidentiel sur le Terrain, le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite étude communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-13**;
137. Selon une série de trois études effectuées par les firmes Tecslut Inc. et AECOM Tecslut Inc. en octobre 2008, août 2009 et octobre 2009, le Chemin de la Côte-Saint-Luc ne serait pas suffisant pour accueillir la circulation provenant du

développement résidentiel : conséquemment les consultants de Meadowbrook recommandaient qu'une sortie soit aménagée à Lachine, le tout tel qu'il appert d'une copie desdites études communiquées au soutien de la présente défense comme pièce **D-14**;

138. Les coûts reliés à l'aménagement de deux accès vers l'arrondissement de Lachine ont été estimés en date du 9 juin 2010 par la Ville de Montréal et représentent 71,5 millions dollars et 145,7 millions de dollars, le tout tel qu'il appert d'une copie du scénario développement immobilier : mise en valeur du Terrain de golf Meadowbrook, pièce **D-12**;

139. L'analyse d'accessibilité au Projet de développement Petite-Rivière préparé par AECOM-CIMA pour Meadowbrook et datée du 18 mars 2011 mentionne :

« Des préoccupations quant aux impacts de la circulation générés par le projet sur les quartiers résidentiels à faible densité au nord-est, ainsi que des contraintes et des règlements concernant des traverses de chemins de fer constituent aussi des enjeux importants pour le développement du site.»

(...)

« Dans une étude réalisée par AECOM en octobre 2009, les différentes demandes de transport du projet ont été analysées, et la part modale des déplacements a été déterminée à l'aide des objectifs forts de transport durable proposés par le projet. Comme le projet sera réalisé par phase, l'étude de circulation a démontré que la capacité résiduelle du réseau routier actuel (lien Chemin Côte-Saint-Luc et avenue Ouest Westminster) peut accommoder la circulation générée pour la moitié du Projet Petite Rivière, sans que la mise en place d'importantes mesures de transport durable, telle la gare de trains, soit effective.»

(...)

« Toutefois, l'accessibilité par automobile vers des destinations à l'ouest du projet, notamment vers l'ouest de l'île et vers la rive-sud, sera permise aux résidents du projet en aménageant un stationnement au sud des voies ferrées et reliée au Petite-Rivière par une passerelle piétonnière enjambant les voies ferrées.»;

le tout tel qu'il appert de la pièce **P-23**;

140. En date du 10 décembre 2012, l'ingénieur Pascal Caron de la Ville de Montréal rédigeait une note de service relativement aux voies d'accès nécessaires selon le Service de sécurité incendie de Montréal. Il mentionne dans cette note de service :

« Le projet, tel que présenté, ne prévoit actuellement qu'une seule voie d'accès ainsi qu'une voie que le promoteur qualifie « d'accès d'urgence » qui est cependant non conforme. Il en faudrait au moins deux de plus pour un total de 3; ces voies d'accès supplémentaires peuvent être restreintes aux véhicules d'urgence ou aux véhicules autorisés, si désiré et sont nécessaires afin de permettre une intervention sécuritaire et rapide des secours ainsi que l'évacuation ordonnée et fluide des citoyennes et citoyens en cas de situation d'urgence.

Compte tenu des risques, de la densité d'occupation et de la configuration des lieux, un tel développement exige au minimum de pouvoir compter sur un nombre de voies d'accès suffisant et conforme, ce qui n'est pas le cas pour le projet qui nous a été soumis pour avis.»

le tout tel qu'il appert d'une copie de ladite note de service communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-15**;

7. LES DISCUSSIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DU TERRAIN

a) Les élus

- 141.** Les déclarations des élus n'engagent pas une municipalité;
- 142.** Les élus parlent pour eux-mêmes tandis qu'une ville parle par résolution ou par règlement;

b) Les fonctionnaires

- 143.** Il y a effectivement eu différentes rencontres entre les représentants de Meadowbrook et des fonctionnaires de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Lachine. Ces rencontres visaient à discuter de la possibilité d'implanter un projet de développement résidentiel sur le Terrain appartenant à Meadowbrook;
- 144.** Toutefois, dès le 30 juin 2010 la Ville de Montréal mentionnait à Meadowbrook qu'elle n'engagerait aucun coût dans la réalisation du projet et dès le 24 novembre 2010, la Ville de Montréal écrit à Meadowbrook qu'elle ne donnera pas suite au projet de développement résidentiel à cause du coût des infrastructures nécessaires à la réalisation du projet, le tout tel qu'il appert de la pièce **P-21**;

c) Aménagement d'un parc sur le Terrain de Meadowbrook

- 145.** L'aménagement d'un grand parc nature d'agglomération a fait l'objet d'une étude de coûts qui s'est avérée trop dispendieuse, le tout tel qu'il appert d'une copie du document intitulé « Scénario parc: Acquisition du terrain de golf et aménagement éventuel de cet espace en grand parc nature d'agglomération », dont copie est communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-16**;

8. LE PROTOCOLE D'ENTENTE P-7

- 146.** Ce protocole d'entente a été signé le 23 février 1998 et le propriétaire n'a pas réalisé la première phase à l'intérieur du délai qui y était spécifié;
- 147.** Le plan directeur de Soprin qui était joint à cette entente expliquait comment le site pouvait être desservi en infrastructures d'aqueduc et d'égout, le tout tel qu'il

appert d'une copie dudit plan directeur communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-17**;

- 148.** Cette entente ne trouve plus d'application;

9. LES AMIS DE MEADOWBROOK

- 149.** La Ville de Montréal n'a rien à voir avec l'association nommée les « Amis de Meadowbrook »;

10. ABSENCE DE MAUVAISE FOI ET RESPECT DU PRINCIPE DE L'ÉQUITÉ PROCÉDURALE

- 150.** La signature d'une entente sur les travaux municipaux relève de la discrétion de la Ville et il n'y a eu aucune mauvaise foi. La décision de la Ville de Montréal a été basée sur le fait que les coûts reliés au développement du Terrain étaient trop élevés et qu'ils ne cadraient pas dans ses priorités d'investissement à ce moment;
- 151.** L'équité procédurale a été respectée : la Ville de Montréal a bien examiné le projet de Meadowbrook, a rencontré ses représentants à plusieurs reprises et a pris une décision dans le meilleur intérêt des contribuables de la Ville de Montréal;

11. LES SOMMES RÉCLAMÉES

a) Valeur du Terrain

- 152.** Compte tenu que le Terrain constitue un terrain de golf et compte tenu des problématiques reliées à son développement en secteur d'habitation, Meadowbrook a payé une somme de 3 millions de dollars pour son acquisition en 2006;
- 153.** Le Terrain est compris dans une unité d'évaluation qui est évaluée à 8 827 100 \$, ce qui comprend la valeur des bâtiments qui y sont construits, le tout tel qu'il appert d'une copie d'un extrait du rôle d'évaluation foncière de la Ville de Montréal communiquée au soutien de la présente défense comme pièce **D-18**;
- 154.** La réclamation de 43 200 000 \$ comme valeur à l'exproprié est donc nettement exagérée, le tout tel qui sera démontré dans le rapport d'expertise qui sera déposé suite au dépôt de l'expertise de Meadowbrook;

b) Services professionnels

- 155.** Le développement d'une rue repose sur la discrétion de son conseil. Un propriétaire doit assumer les risques reliés au fait que son projet ne fasse pas partie des priorités de développement de la ville;

156. La réclamation pour les services professionnels de 813 876,09 \$ doit donc être rejetée;

c) Frais de permis

157. Meadowbrook a déposé des demandes de permis de lotissement et de permis de construction, qui s'avèrent incomplètes, sachant que la Ville de Montréal ne voulait pas investir pour le développement résidentiel du Terrain;

158. La réclamation de 37 708 \$ pour des demandes de permis de construction, de lotissement et de PIIA doit donc être rejetée;

12. CONCLUSIONS

159. La présente défense est bien fondée en faits et en droit.


POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

REJETER la requête introductive d'instance amendée;

ACCUEILLIR la présente défense;

LE TOUT avec dépens y compris les frais d'experts.

MONTREAL, le 17 avril 2014


DAGENAIS GAGNIER BIRON
Procureurs de la Défenderesse
Ville de Montréal

CANADA

COUR SUPÉRIEURE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : 500-17-078875-138

MEADOWBROOK GROUPE PACIFIC
INC.

Demanderesse

c.

VILLE DE MONTRÉAL

Défenderesse

LISTE DES PIÈCES DE LA DÉFENSE

- PIÈCE D-1 :** Règlement numéro RCA02-19003, régissant la démolition des immeubles;
- PIÈCE D-2 :** Règlement numéro RCA10-19001 sur la tarification;
- PIÈCE D-3 :** Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments 11-018;
- PIÈCE D-4 :** Règlement sur les tarifs (exercice financier 2011) numéro 10-029;
- PIÈCE D-5 :** Règlement sur le zonage numéro 2710;
- PIÈCE D-6 :** Règlement numéro 2561 et ses amendements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale;
- PIÈCE D-7 :** Règlement sur le lotissement RCA 07-19022;
- PIÈCE D-8 :** Règlement relatif à la cession de terrain pour l'établissement, le maintien et l'amélioration de parcs, de terrains de jeux et la préservation d'espaces naturels sur le territoire de l'arrondissement de Lachine 07-012;
- PIÈCE D-9 :** Règlement modifiant le Règlement de zonage de l'arrondissement de Lachine (2710 des règlements de Lachine) 07-013;
- PIÈCE D-10 :** Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux 08-013;
- PIÈCE D-11 :** Règlement sur la commission des services électriques de Montréal 02-101;

PIÈCE D-12 : Scénario de développement immobilier pour la mise en valeur du Terrain de golf Meadowbrook;

PIÈCE D-13 : Trois études de circulation de la firme Traffix (1990);

PIÈCE D-14 : Études des firmes Tecsuit Inc. et AECOM (2009);

PIÈCE D-15 : Note de service de Pascal Caron du Service de sécurité incendie de Montréal;

PIÈCE D-16 : Scénario parc : Acquisition du terrain de golf et aménagement éventuel de cet espace en grand parc nature d'agglomération;

PIÈCE D-17 : Plan directeur de Soprin (1995);

PIÈCE D-18 : Extrait du rôle d'évaluation foncière pour le Terrain;

PIÈCE D-19 : Règlement de permis et certificats numéro 2528;

PIÈCE D-20 : Règlement de construction 643 de la Ville de Saint-Pierre.

Les pièces D-1 à D-20 vous seront transmises par messenger.

MONTREAL, le 17 avril 2014



DAGENAIS GAGNIER BIRON
Procureurs de la Défenderesse
Ville de Montréal

500-17-078875-138

COUR SUPÉRIEURE
DISTRICT DE MONTRÉAL

MEADOWBROOK GROUPE PACIFIC

Demanderesse

c.

VILLE DE MONTRÉAL

Défenderesse

DÉFENSE, LISTE DES PIÈCES DE LA DÉFENSE

ORIGINAL

DAGENAIS
GAGNIER
BIRON
AVOCATS

775, rue Gosford
4^{ème} étage
Montréal (Québec)
H2Y 3B9

M^e Eric Couture

☎ : 514 872-6868
☎ : 514 872-2828

✉ : 13-000925

BP0637



Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises

1800, boulevard Saint-Joseph
Lachine (Québec) H8S 2N4

Téléphone : (514) 634-3471, poste 292
Télécopieur : (514) 634-8164
pierredubois@ville.montreal.qc.ca

Le 18 mars 2013

PAR COURRIER
SOUS TOUTES RÉSERVES

Madame Suzanne Deschamps
GROUPE PACIFIC MEADOWBROOK inc.
5250 rue Ferrier, bureau 806
Montréal, (Québec) H4P 1L4

OBJET : Lot 1 292 249 - Projet de redéveloppement Meadowbrook
Demande de permis N°2012-0640

Madame,

La présente fait suite à votre demande de permis N°2012-0640 que vous déposiez à nos bureaux le 10 décembre dernier. Compte tenu que nous ne pourrions, de toute évidence, vous émettre un permis de construction à cet effet, nous sommes dans l'obligation de suspendre toutes les démarches reliées à l'analyse de votre demande de permis. En effet, conformément à l'article N°4 du Règlement 08-013 de la Ville de Montréal sur les ententes relatives à des travaux municipaux :

« Nul ne peut obtenir de permis de lotissement ou de construction pour l'érection d'un bâtiment sur un terrain autre qu'un terrain desservi, sans avoir conclu une entente portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures avec la Ville, conformément au présent règlement et à l'article 145.23 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. chapitre A-19.1), et payé le tarif applicable à la conclusion d'une telle entente conformément au Règlement sur les tarifs. »

De plus, le 18 mars dernier, nous recevions une correspondance de M. Sylvain Ducas, Directeur – Direction de l'urbanisme et du développement économique, nous informant que les importantes sommes nécessaires à une telle entente ne pouvaient être justifiées, compte tenu des priorités, des disponibilités financières et des importants travaux actuellement en cours ou envisagés sur le territoire de la Ville de Montréal. En effet, à l'ampleur des coûts appréhendés ayant trait aux prérequis et au surdimensionnement des services d'aqueduc et d'égout s'ajoute la construction de liens routiers et de structures de franchissement de la cour Sortin, pour assurer une desserte adéquate du site afin de se conformer aux exigences du Service de sécurité incendie de Montréal.



**Direction de l'aménagement urbain et
des services aux entreprises**

1800, boulevard Saint-Joseph
Lachine (Québec) H8S 2N4

Téléphone : (514) 634-3471, poste 292
Télécopieur : (514) 634-8164
pierredubois@ville.montreal.qc.ca

En conséquence, conformément à l'article 37 du Règlement N°11-018 sur la construction et la transformation de bâtiments, à moins que vous soyez en mesure d'apporter ou de faire apporter les correctifs nécessaires à cet effet dans les 60 jours suivant la présente, votre demande de permis sera jugée caduque.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a horizontal stroke at the bottom.

Pierre Dubois
Chef de division – Urbanisme, permis et inspections

PD/dstg

MISE EN VALEUR DU TERRAIN DE GOLF MEADOWBROOK

Scénario développement immobilier : Mise en valeur à des fins immobilières de 1500 à 1900 unités de logement sur 16 ha et création d'un parc local d'environ 8 ha dans l'arrondissement de Lachine. Maintien d'un terrain de golf de 9 trous sur 31 ha dans la Ville de Côte-Saint-Luc (proposition du Groupe Pacific)

Contexte :

- Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Lachine permet de construire jusqu'à 8 étages;
- Nécessité de desservir le site en infrastructures routières depuis l'arrondissement de Lachine (accès inexistant);
- Nécessité de desservir le site en infrastructures d'aqueduc et d'égout.

Source de financement : Ville de Montréal et arrondissement de Lachine. .

Coûts appréhendés¹ :

	Tracé A ² (en M\$)	Tracé B ³ (en M\$)
Lien routier ⁴	5,9	16,7
Structure de franchissement	145,7 ⁵	71,5 ⁶
Égouts	4,8 ⁷	0,7 ⁸
Aqueduc	3,5 ⁹ à 3,9 ¹⁰	
Acquisition de l'emprise	0,9	0,6
Cession du terrain pour fins de parc	À négocier avec le promoteur	
Aménagement éventuel du parc ¹¹	2,4	
Entretien annuel éventuel du parc ¹²	0,2	
Sous-total	163,4 à 163,8	95,6 à 96

¹ Les coûts relatifs aux liens routiers, aux structures de franchissement, aux égouts et à l'aqueduc incluent les taxes et des frais d'honoraire de 15,5% (6% conception, 3,5% arpentage/liste de points/laboratoire, 6% surveillance).

² Chemin d'accès reliant la rue Norman (\pm 450 m à l'est de la 12^e avenue) à l'intersection de l'avenue Westluxe et du chemin de la Côte-Saint-Luc.

³ Chemin d'accès reliant la rue Norman (\pm 500 m à l'est de la rue Richer) à l'intersection de l'avenue Westluxe et du chemin de la Côte-Saint-Luc.

⁴ Le coût inclut :

- travaux de construction de rue résidentielle standard (pavage, trottoirs 2,5 m de chaque côté, conduits souterrains et éclairage, égout et aqueduc (réseau secondaire);
- mise en place d'un feu de circulation dans l'intersection de la rue Norman.

⁵ Le coût inclut :

- pont routier (viaduc);
- éclairage et signalisation;
- travaux ferroviaires;
- rampes d'approche sur remblais.

⁶ Le coût inclut :

- pont ferroviaire (funnel);
- éclairage et signalisation;
- travaux ferroviaires;
- excavation et remblayage;
- murs de soutènement;
- aménagement paysager;
- station de pompage;
- bassin de rétention.

⁷ Le coût inclut :

- remplacement de la conduite d'égout sanitaire existante de 525 mm par une nouvelle conduite de 610 mm;
- construction d'une nouvelle conduite d'égout pluvial de 450 mm avec réfection de coupe;
- remplacement de la conduite d'égout unitaire existante de 1200 mm par une conduite de 1500 mm sur la rue Norman avec réfection de coupe.

⁸ Le coût inclut :

- remplacement de la conduite d'égout sanitaire existante de 525 mm par une nouvelle conduite de 610 mm.

⁹ Le coût inclut :

- prolongement de la conduite de 300 mm sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, de Palmer à Blossom;
- Pose d'une nouvelle conduite de 300 mm sur le chemin Guelph, de Palmer à Wentworth;
- Remplacement de la conduite existante de 200 mm sur le chemin Guelph par une conduite de 300 mm, de Wentworth à Blossom;
- Remplacement de la conduite existante de 200 mm sur la rue Blossom par une conduite de 300 mm, de Guelph au chemin de la Côte-Saint-Luc.

¹⁰ Le coût inclut :

- conduite de refoulement de 300 mm;
- conduite de refoulement de 300 mm en parallèle;
- station de pompage.

¹¹ ± 300 000\$/ha (à valider par l'arrondissement).

¹² ± 24 000\$/ha (à valider par l'arrondissement, car les coûts d'aménagement et d'entretien d'un parc local sont bien supérieurs à ceux d'un parc-nature).

Revenus :

Scénario 1500 logements (en M\$) ¹³	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 et suivantes
Taxes	0,4	1,2	1,9	2,7	3,5	4,3	4,7
Droits de mutation	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,5	0,4
Permis	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,0
Total	1,8	2,6	3,5	4,4	5,3	6,3	5,1
Répartition arrondissement ¹⁴	0,5	0,7	0,9	1,2	1,4	1,7	1,3
Répartition Ville ¹⁵	1,3	1,9	2,5	3,2	3,9	4,7	3,8

Scénario 1900 logements (en M\$) ¹³	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 et suivantes
Taxes	0,5	1,4	2,4	3,3	4,4	5,4	6,0
Droits de mutation	1,1	1,2	1,4	1,5	1,7	1,9	0,6
Permis de construction	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,0
Total	2,3	3,2	4,4	5,5	6,8	8,0	6,5
Répartition arrondissement ¹⁴	0,6	0,9	1,2	1,5	1,8	2,1	1,7
Répartition Ville ¹⁵	1,7	2,3	3,2	4,0	5,0	6,0	4,8

¹³ Basé sur un scénario entre 1500 et 1900 unités ayant une valeur moyenne de 300 000\$ chacune.

¹⁴ Les revenus de la Ville incluent une part des taxes municipales (66,7%) et les revenus de droits de mutation.

¹⁵ Les revenus de l'arrondissement incluent une part des taxes municipales (33,3%) et les revenus des permis de construction.

Autre revenu :

2,8 M\$: Montant dû relativement à la rétroactivité des taxes municipales applicables au développement d'un terrain de golf public qui jouissait préalablement d'une exemption (*Loi sur la fiscalité municipale*).

Rentabilité financière :

Scénarios	VAN 10 ans	Van 20 ans	Délai de récupération
1500 logements / tracé A	-147 M\$	-127 M\$	+ de 50 ans
1500 logements / tracé B	-71 M\$	-51 M\$	+ de 50 ans
1900 logements / tracé A	-138 M\$	-111 M\$	+ de 50 ans
1900 logements / tracé B	-62 M\$	-35 M\$	43 ans

Opportunités :

- Rétention des ménages à Montréal;
- Création d'un parc local d'importance (8 ha);
- Développement immobilier basé sur les principes du développement durable.

Risques :

- Augmentation de la circulation dans Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest (création d'un axe de transit);
- Opposition du voisinage à tout développement immobilier et revendication pour l'aménagement du site à des fins de parc public;
- Aménagement peu réaliste d'une gare de train de banlieue.

Constat :

- Développement immobilier durable nécessitant des investissements importants afin de le desservir en infrastructures.

Proposition du Groupe Pacific et scénarios de désenclavement routier vers l'arrondissement de Lachine




Service de sécurité incendie de Montréal
Division de l'expertise et
du développement de la prévention

Montréal 

200, rue de Bellechasse – 2^e étage
Montréal (Québec) H2S 1W4
Tél. : (514) 872-4389
Télééc. : (514) 868-3238

Note de service

Destinataire : Marc Breton, M.Urb., urbaniste, Service de la mise en valeur du territoire

Expéditeur : Pascal Caron, ingénieur 

Date : Le 10 décembre 2012

Objet : Projet «*Projet Deux*» développement prévu sur le site Meadowbrook - avis

En vertu du règlement d'agglomération RCG 12-003 *Règlement sur le Service de sécurité incendie de Montréal*, le directeur du SIM a compétence pour donner tout avis à un autre service de la Ville de Montréal, à une municipalité reconstituée ou un autre tiers concernant la sécurité incendie, la sécurité civile et autre objet relevant de son expertise, notamment les voies d'accès pour les véhicules d'urgence et l'acheminement des secours ainsi que les accès aux équipements, aux installations et aux bâtiments pour le combat d'incendie.

Nous avons pris connaissance des principaux éléments du projet «*Projet Deux*» prévu sur le site Meadowbrook, arrondissement de Lachine. La norme NFPA 1141 *Standard for Fire Protection Infrastructure for Land Development in Wildland, Rural, and Suburban areas* (2012) stipule qu'au moins 3 routes d'accès («*Acces Routes*») sont requises lorsque plus de 600 unités d'habitations sont prévues; des critères similaires s'appliquent ailleurs au Canada dont à Calgary.

La densité d'occupation prévue pour ce projet étant de loin supérieure à celle d'un développement à caractère suburbain, nous sommes d'avis que ce projet devrait se réaliser que s'il est possible d'avoir un nombre adéquat de voies d'accès conformes.

Le projet, tel que présenté, ne prévoit actuellement qu'une seule voie d'accès ainsi qu'une voie que le promoteur qualifie «*d'accès d'urgence*» qui est cependant non conforme. Il en faudrait au moins deux de plus pour un total de trois; ces voies d'accès supplémentaires peuvent être restreintes qu'aux véhicules d'urgences ou aux véhicules autorisés, si désiré et sont nécessaires afin de permettre une intervention sécuritaire et rapide des secours ainsi que l'évacuation ordonnée et fluide des citoyennes et citoyens en cas de situation d'urgence.

Compte tenu des risques, de la densité d'occupation et de la configuration des lieux, un tel développement exige au minimum de pouvoir compter sur un nombre de voies d'accès suffisants et conformes, ce qui n'est pas le cas pour le projet qui nous a été soumis pour avis.



Annexe 6

Catégories d'affectation du sol		
Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Immeubles comportant de l'industrie légère ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles industriels ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).</p> <p>La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Agriculture et activités industrielles complémentaires ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires 	

Catégories d'affectation du sol		
Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Couvent, monastère ou lieu de culte Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence ■ Lieux de culte ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires 	<p>Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la Partie II.</p>
<p>Grand espace vert ou parc riverain Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcs métropolitains et grands parcs urbains ■ Parcs-nature ■ Lieux publics ■ Réserves naturelles ■ Berges et îles publiques ■ Grands cimetières ■ Golfs ■ Commerces, installations et équipements collectifs complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs ■ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires ■ Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, etc. 	
<p>Notes générales :</p> <p>La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.</p> <p>Les parcs, les cimetières, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories.</p> <p>La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>		

Meadowbrook: Context



Mémoire à la Commission sur le Schéma d'aménagement de Montréal

Présenté par Me Dida Berku

6 novembre 2014

PARTIE 2

RE : IV DOCUMENT COMPLEMENTAIRE

CONTRAINTES ET NUISANCES

4.8.3.1 OCCUPATION SITUÉES AUX ABORDS D'UNE GARE DE TRIAGE FERROVIAIRE ET 4.8.3.2 OCCUPATION AUX ABORDS D'UNE VOIE FERREE PRINCIPALE (Voir Annexe 1 Partie 2)

La proposition du Schéma aux articles 4.8.3.1 et 4.8.3.2 traite seulement de faire adopter des règlements pour prévoir des normes pour mitiger les nuisances de niveaux sonores et de vibrations pour des nouvelles résidences à proximité des chemins de fer. Le Projet de Schéma ne prévoit aucunement de faire adopter des marges de recul ou distances minimales pour les occupations sensibles aux abords du réseau ferroviaire. Ceci va à l'encontre du consensus politique qui est établi depuis l'incident du Lac Mégantic : Le Projet ne respecte pas l'esprit ni la lettre des engagements suivants :

1. La résolution adoptée en août 2013 à l'unanimité par le Conseil de la Ville de Montréal et par le conseil d'agglomération.
2. Les lignes directrices FCM ACFC de 2013,
3. Les recommandations du PMAD 2012

Tous et chacun de ces résolutions, lignes directrices et recommandations prévoient l'adoption d'une distance minimale de sécurité entre les activités ferroviaires (voies ferrées et cours de triage) et les nouveaux aménagements résidentiels ou usage sensible.._

Le Schéma doit être modifié afin d'inclure les mesures qui doivent être adoptées pour faire face aux contraintes de la sécurité et des nuisances causés par le bruit et les vibrations. Ces risques de sécurité et ces nuisances préoccupent beaucoup la population suite à l'intensification des activités ferroviaires depuis les dernières années. **Il faut prévoir des distances minimales pour tout nouveau aménagement sensible en proximité des chemins de fer.**

RECOMMANDATION est de modifier le DOCUMENT COMPLEMENTAIRE aux articles 4.8.3.1 et 4.8.3.2 afin d'ajouter la marge de recul (de sécurité et de nuisances) aux abords des voies ferrées selon les termes suivants :

Que la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir une marge de recul pour toute usage sensible (incluant usage résidentiel, et équipements institutionnels suivant la liste de 4.8.3.1 : bibliothèque, centre

d'hébergement etc...) de 300 mètres d'une cour de triage ferroviaire et de 30 mètres de l'emprise d'une voie ferrée principale; .

« On constate, depuis quelques années, une hausse du trafic de matières dangereuses à l'échelle du Canada, tout comme à Montréal. Cette situation soulève certaines préoccupations à l'égard de la santé, de la sécurité et du bien-être général de la population » . Voir la Modifications proposées à la section « 3.1 - LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE » le 30 octobre 2014.

1. Lac-Mégantic 6 juillet 2013

Le 6 juillet 2013, un train de 4700 pieds transportant du pétrole brut, qui était garé sur la voie principale, est parti à la dérive, et a parcouru 7,2 milles sur une pente descendante. Le train a pris de la vitesse, et a déraillé dans la ville de Lac-Mégantic (Québec) alors qu'il roulait à 65 mi/h. Soixante-trois wagons-citernes ont déversé environ 6 millions de litres de pétrole brut, qui s'est enflammé, rasant des édifices, détruisant le centre de la ville, et causant la mort de 47 personnes. Le centre-ville, la rivière et le lac adjacents ont été contaminés.

Le 19 août 2014, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a présenté [le rapport final de son enquête sur le déraillement](#) du Lac –Mégantic RAPPORT D'ENQUÊTE FERROVIAIRE R13D0054

<http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/rail/2013/R13D0054/R13D0054.pdf>

Dans ce rapport le Bureau explique et décrit le risque inhérent et en croissance du transport de pétrole brut par chemin de fer.

1.25.4 Changements importants de l'exploitation ferroviaire – Augmentation de la quantité de pétrole brut transporté par train

Au cours des dernières années, le transport de pétrole brut par train a augmenté considérablement en Amérique du Nord. Les chargements de pétrole brut transportés par les compagnies ferroviaires canadiennes de catégorie 1 ont augmenté, passant d'environ 500 wagons complets en 2009 à 160 000 wagons complets en 2013¹²⁸. Aux États-Unis, les chargements de pétrole brut ont augmenté, passant de 10 800 wagons complets en 2009 à environ 400 000 en 2013¹²⁹.

Étant donné que la production de pétrole brut sera de plus en plus importante, la quantité de pétrole brut transporté par train continuera d'augmenter. En Amérique du Nord, quelque 1,0 million de barils par jour (b/j) de pétrole brut sont transportés par train à l'heure actuelle, et on s'attend à ce que la quantité totale de pétrole brut transporté par train atteigne 4,5 millions b/j au cours des 10 prochaines années.

2. Résolution de la Ville de Montréal et de l'agglomération août 2013

Suite l'accident du Lac Mégantic, en août 2013, le conseil de ville de Montréal ainsi que le conseil de l'agglomération de Montréal ont adopté une résolution à l'unanimité, pour l'intégration d'orientations et normes minimales dans le schéma d'aménagement en regard aux risques associés aux aménagement aux abords des voies ferrées. Afin :

« **D'inclure les lignes directrices FCM-ACFC** relatives aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires incluant les voies ferrées et cours de triage (tel qu'identifiés par le rôle d'évaluation) dans le règlement de concordance du schéma d'aménagement et développement de l'Agglomération de Montréal (SAD), en conformité aux orientations et aux objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). » **Voir Annexe 2 Partie 2**

3. Les lignes directrices de la FCM ACFC

La résolution en question, réfère aux Lignes Directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires préparé par la Fédération Canadienne des Municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) qui prévoient des marges de recul pour les nouveaux aménagements résidentiels à proximité d'activités ferroviaires de 300 mètres d'une cour de triage ferroviaire et de 30 mètres d'une ligne principale

http://www.voisinage.ca/asset/image/reference/guidelines/fr/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf

Ces marges de recul ne s'appliquent pas uniquement pour les questions de sécurité. Selon les lignes directrices FCM ACFC ces marges de recul assurent une protection aussi contre les nuisances qui perturbent la jouissance paisible des résidents qui s'attendent à pouvoir vivre en paix dans leur demeure.

La Section 3.3 des Lignes directrices FCM ACFC explique ce qui suit :

MARGES DE REcul DES BÂTIMENTS POUR LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

Une marge de recul par rapport à un corridor ferroviaire ou à un triage ferroviaire est une condition d'aménagement très souhaitable, particulièrement dans le cas d'un nouvel aménagement résidentiel. Une telle marge assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit associés aux activités ferroviaires de même que la mise en place d'une barrière de sécurité. Ces distances séparant les zones résidentielles des triages ferroviaires visent à corriger les incompatibilités fondamentales en matière d'utilisation du sol

Voir Annexe 3 Partie 2

4. PMAD de la CMM

La résolution adoptée par le conseil en 2013 (Annexe 2 Partie 2) se réfère aussi au PMAD le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM adopté en 2012 et auquel le Schéma doit se conformer.

« **Attendu que** le PMAD identifie « le réseau routier et le réseau ferroviaire comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. La CMM demande donc à ce que l'aménagement aux abords de ce réseau prenne en compte ces risques, notamment ceux associés au bruit et à la vibration. Ainsi, les MRC et les agglomérations doivent se doter de mesures permettant une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, en optant pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter et des conditions permettant de réduire ces distances.»;

En août 2013, à la lumière du déraillement catastrophique du Lac Mégantic, les élus ont réagi aux inquiétudes dans la population. Ils se sont engagés de ne plus laisser construire des résidences le long des chemins de fer, .Ils ont reconnu les risques à la sécurité par rapport aux trains de marchandises qui passent dans notre milieu urbain en proximité des résidences avec de plus en plus des matières dangereuses et explosives.

La résolution est très claire. Elle se réfère aux recommandations du PMAD à l'effet que les agglomérations se dotent de mesures de cohabitation harmonieuse et de « distances minimales à respecter » entre les usages incompatibles. .

Les lignes directrices FCM ACFC font état de ses distances et marges de recul non seulement pour les fins de la sécurité mais aussi pour la quiétude des futurs résidents. Contrairement, le Projet du Schéma ne fait pas référence à ses marges de recul ni pour la sécurité, ni pour les nuisances. Le Projet du Schéma réfère plutôt à la mise en place de dispositif de correction des nuisances seulement. Le Projet propose des mesures pour atteindre un niveau sonore et de vibration acceptable à l'intérieur de ses marges de proximité en fonction d'une réalité statique des activités ferroviaires. Le Projet ignore cependant que les activités ferroviaires ne sont pas statiques. Il s'agit d'activités 24 heures par jour, sept jours semaine, 52 semaines par année. Les activités sur les chemins de fer et dans les cours de triage sont en évolution constante et ont vu récemment, une croissance d'activités exponentielle qui génère de plus en plus de bruit, de vibrations et de risques aux populations qui vivent en proximité, c'est-à-dire à l'intérieure des 300 mètres et des 30 mètres.

Les normes de construction proposées par les articles 4.8.3.1. et 4.8.3.2 du Document Complémentaire du Schéma ne sont pas suffisantes pour protéger les résidents futurs contre les déraillements et pour leur permettre de vivre en toute quiétude à l'abri des bruits et des vibrations et des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses et explosives.

Le Projet ne fait aucune recommandation quant aux distances minimales à respecter, tel qu'exigé par le PMAD. Ceci est une grande lacune dans le Projet du Schéma. Même avec les modifications qui ont été apportés le 30 octobre 2014, au chapitre 3.1 portant sur le transport des matières dangereuses, il n'y a pas de mesures spécifiques qui ont été recommandé pour vraiment « Encadrer le développement des activités urbaines aux abords du réseau ferroviaire.

Les lignes directrices de la FCM ACFC nous donnent les distances minimales à respecter pour pour tous les nouveaux usages sensibles : 300 mètres et 30 mètres. Évidemment il serait souhaitable d'adopter ces marges de recul pour tout nouveau aménagement sensible aux abords des emprises ferroviaires. C'est ce qui a été compris en 2013 lors de l'adoption de la résolution par les conseils de la Ville et de l'Agglomération.

Le Schéma ne peut pas rester silencieux sur ces distances minimales. Pour se conformer à la résolution et à la volonté des conseils en août 2013 et au PMAD, le Schéma doit nécessairement intégrer des lignes directrices FCM ACFC et des marges de recul.

De plus, il faut s'inspirer du rapport qui a été commandé par la Ville de Toronto et préparé par les consultants Hatch Mott MacDonald. Ce rapport fait une étude exhaustive des meilleures pratiques à travers le Canada afin de recommander des mesures pour encadrer le développement des activités urbaines aux abords du réseau ferroviaire du North Toronto. Leurs recommandations sont concluantes : **la mise en place d'une marge de recul de 30 mètres pour tout nouveau développement sensible le long des voies ferrées, en plus de l'installation de berme, clôture et mur de son à l'intérieure des 30 mètres..** Voir Annexe 5 .

C'est exactement ce que l'agglomération devrait adopter dans son Schéma et c'est ce qui est proposée par la soussignée.

Le tout respectueusement soumis

Dida Berku

NOTES SUPPLÉMENTAIRES :

Option à considérer :

Bien que l'adoption des marges de recul pour tout nouveau aménagement peu importe le milieu soit l'option préférée par la soussignée. Sous réserves je vous propose une autre option à considérer :

Distance minimale dans les « milieux non-urbanisés » et mesures d'atténuation dans les « milieux urbanisés »

Malgré ce qui précède s'il n'y pas de volonté d'adopter des mesures de distances minimales qui s'appliqueraient à tout nouveau aménagement aux abords du réseau ferroviaire, alors il est suggéré que l'Agglomération devrait considérer l'adoption de la formule avancée par le Comité sur la sécurité du transport ferroviaire sur le territoire de la CMM dans son rapport en date du 9 septembre 2014 à savoir :

RECOMMANDATION 1 : FONDEMENTS D'UNE GESTION RESPONSABLE DES RISQUES

Principe 1. 1

- L'établissement d'une distance séparatrice entre une emprise ferroviaire et un usage jugé sensible constitue dans l'état actuel des connaissances, la mesure d'aménagement du territoire la plus efficace pouvant accompagner les mesures de sécurisation du transport ferroviaire des matières dangereuses prises par le gouvernement du Canada.

« Recommandation 4 :

- **4.2 La mise en place d'une marge de recul minimale de 30 mètres pour les nouveaux bâtiments et les nouvelles installations de sensibilité moyenne, élevée et très élevée**, conformément à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6, calculée depuis la limite des emprises ferroviaires comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage, telle que déterminée à la classification du réseau ferroviaire présentée à l'annexe 7.
-
- **4.3 La prise en compte des risques associés au transport ferroviaire de matières dangereuses dans les plans de sécurité civile et les schémas de couverture de risques en sécurité incendie**, pour les usages de sensibilité élevée et très élevée (bâtiments et installations), tant existants que nouveaux, identifiés à la grille de sensibilité des usages présentée à l'annexe 6 et situés aux abords d'une emprise ferroviaire comportant au moins une voie principale, une voie secondaire ou une cours de triage telle que déterminée à la hiérarchie du réseau présentée à l'annexe 7.
-

Ce rapport a été adopté par le comité exécutif de la CMM en date du 9 octobre 2014 selon les termes suivants :

CE14-156

RAPPORT DU COMITÉ SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ

Il est résolu

De prendre acte du rapport du comité sur la sécurité du transport ferroviaire sur le territoire de la Communauté ;

De donner mandat au directeur général de faire des représentations auprès du gouvernement et des partenaires municipaux afin de former un comité de partenaires en vue d'identifier, dans une perspective de sécurité civile, les meilleures pratiques d'aménagement en bordure des emprises ferroviaires ;

De donner mandat au directeur général d'intégrer les recommandations proposées dans ce rapport lors d'un prochain exercice visant à réviser le Plan métropolitain d'aménagement et de développement pour les milieux non urbanisés et de poursuivre les réflexions en ce qui a trait aux mesures les plus adéquates à mettre en place pour les milieux déjà urbanisés ;

D'inviter les MRC et les agglomérations métropolitaines à intégrer à leur schéma d'aménagement et de développement les recommandations proposées dans ce rapport pour les milieux non urbanisés.

Il est à noter que le comité exécutif tout en recommandant l'adoption des marges de recul pour les nouveaux aménagements, l'a fait uniquement pour les « milieux non-urbanisés ». En se faisant le comité exécutif de la CMM a introduit une distinction entre les milieux déjà urbanisés et les milieux non-urbanisés.

Cette distinction pourrait au moins permettre l'adoption de nouvelles limites de distances sécuritaires pour les milieux qui ne sont pas encore bâtis. Quant au milieu déjà bâti, (in-fill) les marges de recul pour tout nouveau aménagement pourrait être balisés par les mesures de mitigation (bermes, clôtures, et mur de son) qui sont recommandés par les lignes directrices FCM ACFC. Le CMM invoque que les marges de recul sont recommandées dans le cas d'aménagements standards. Toutefois, les « Lignes directrices » indiquent que ces distances peuvent être diminuées lors que les circonstances l'exigent, par l'implantation de mesures d'atténuation supplémentaires devant assurer la sécurité des personnes et des biens.

Ce n'est pas une distinction qui est reconnu par les meilleures pratiques, (Voir Edmonton, et le rapport Hatch Mott de mai 2014 ¹) mais l'adoption de distance minimale, même si ce n'est que pour les nouvelles constructions dans les milieux non-urbanisés serait déjà un grand pas vers la protection de nouveau aménagement aux abords du réseau ferroviaire. :

Faire le suivi cohérent de l'engagement politique des élus de Montréal adopté à l'unanimité en aout 2013, suite à la catastrophe du Lac Mégantic, demeure un des plus grands enjeux du Schéma d'aménagement 2014. Il faut respecter l'engagement, dans le but de protéger les résidents existants et futurs contre les nuisances et les risques des activités du réseau ferroviaire.

LISTE DES ANNEXES PARTIE 2

- Annexe 1 Art. 4.8.3.1 Document Complémentaire
- Annexe 2 Résolution 29 aout 2013 Agglomération de Montréal pour l'intégration
d'orientations et normes Minimales dans le schéma d'aménagement en
regard aux risques associés aux aménagement aux abords des voies
ferrées.;
- Annexe 3 Extraits des Lignes directrices de la FCM ACFC
- Annexe 4 Communiqué de presse 22 septembre 2014 ACFC annonçant le Prix
Henderson à la Ville de Montréal
- Annexe 5 Sommaire executive du Hatch Mott report re North Toronto subdivision
rail corridor risk assessment and management study mai 2014
- See "North Toronto Subdivision Rail Corridor Risk Assessment and
Management Study, May 2014" at didaberku.blogspot.ca/p/reports.html

Annexe 1 Partie 2

Schema d'aménagement : Document Complémentaire

4.8 CONTRAINTES ET NUISANCES

4.8.3 Bruit et vibrations

4.8.3.1 Occupations situées aux abords d'une gare de triage ferroviaire

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'un emplacement situé à moins de 300 m de l'emprise d'une gare de triage ferroviaire indiquée à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit ne peut pas être occupé par un des usages suivants, si le niveau sonore, à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment dans lequel s'exerce l'usage, est supérieur à 40 dBA Leq 24 h ou si le niveau sonore pour un espace de détente au sol à l'extérieur du bâtiment est supérieur à 55 dBA Leq 24 h :

- un usage résidentiel ;
- un des équipements collectifs et institutionnels suivants :
 - bibliothèque ;
 - centre d'hébergement et de soins de longue durée ;
 - centre de protection de l'enfance et de la jeunesse ;
 - centre de réadaptation ;
 - centre de services de santé et de services sociaux ;
 - centre hospitalier ;
 - école ;
 - établissement culturel, tels un lieu de culte et un couvent ;
 - garderie.

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un emplacement situé à moins de 75 m d'une limite d'emprise d'une gare de triage ferroviaire ne peut pas être occupé par un des usages précédents si le niveau de vibration à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment dans lequel s'exerce l'usage est supérieur à 0,14 mm/s.

- 5 - de définir avec l'ensemble des partenaires, comme première action de planification, le rôle de chacun des partenaires, la méthodologie de travail et les limites du secteur d'intervention.

Adopté à l'unanimité.

65.01

CG13 0368

Motion de M. Anthony Housefather pour l'intégration d'orientations et de normes minimales dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et dans son document complémentaire (SAD) visant la protection de la population de l'agglomération de Montréal en regard aux risques associés aux aménagements aux abords des voies ferrées le tout en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Attendu l'incident récent survenu au Lac Mégantic lorsque le centre ville fut vaporisé et plusieurs dizaines de personnes ont perdu leur vie, suite à un déraillement de trains transportant des matières dangereuses et explosives ;

Attendu l'augmentation croissante de matières inflammables et dangereuses qui transitent par trains dans les milieux urbains et dans l'Agglo de Montréal par ses voies ferrées et ses cours de triage;

Attendu que les administrations municipales ont un rôle à jouer pour assurer le bien-être de leur population en se dotant de politiques et de cadres réglementaires pour garantir que les nouveaux aménagements ne soient pas soumis à des risques provenant d'usage en proximité ;

Attendu que le PMAD identifie « le réseau routier et le réseau ferroviaire comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. La CMM demande donc à ce que l'aménagement aux abords de ce réseau prenne en compte ces risques, notamment ceux associés au bruit et à la vibration. Ainsi, les MRC et les agglomérations doivent se doter de mesures permettant une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, en optant pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter et des conditions permettant de réduire ces distances.»;

Attendu que les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires préparées pour la Fédération Canadienne des Municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) en 2004 et mis à jour et ré-adoptées en mai 2013 par la FCM recommandent l'adoption par les municipalités de marges de recul (de 30 mètres par rapport à une ligne principale et de 300 mètres par rapport à une cour de triage ferroviaire) comme condition préalable d'aménagement;

Attendu qu'une telle marge de recul assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit associés aux activités ferroviaires de même que la mise en place d'une barrière naturelle de sécurité contre le risque de conflagration et d'explosion;

Attendu que la recommandation de la FCM et de l'ACFC visant l'adoption d'un cadre réglementaire afin de prévoir une zone tampon entre les nouveaux développements et les voies ferrées et cours de triage, s'appuie sur une démarche sérieuse et qu'il serait pertinent d'étudier l'opportunité d'intégrer cette dernière dans le document complémentaire du SAD;

Attendu que l'Agglomération de Montréal devra adopter d'ici décembre 2014 un règlement de concordance de son schéma d'aménagement et de développement (SAD) pour se conformer aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD, et que par la suite les villes, arrondissements et les villes liées devront arrimer leurs règlements aux modifications apportées au SAD en vigueur sur le territoire;

Attendu que tout éventuel développement dans des sites ou parties de sites situés en proximité du réseau ferroviaire sur l'île de Montréal, exige des investissements importants publics en aqueducs, égouts et construction routière et une réglementation uniforme pour baliser ce développement;

Il est proposé par M. Anthony Housefather

appuyé par M. William Steinberg

Et résolu :

d'inclure les lignes directrices FCM-ACFC relatives aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires incluant les voies ferrées et cours de triage (tel qu'identifiés par le rôle d'évaluation) dans le règlement de concordance du schéma d'aménagement et développement de l'agglomération de Montréal (SAD) en conformité aux orientations et aux objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Adopté à l'unanimité.

65.02

À 18 h 07, tous les points de l'ordre du jour ayant été étudiés, le président de l'assemblée déclare l'assemblée levée.

Luis Miranda
Président de l'assemblée

Yves Saindon
Greffier de la Ville

Tous et chacun des règlements et résolutions ci-dessus relatés sont approuvés.

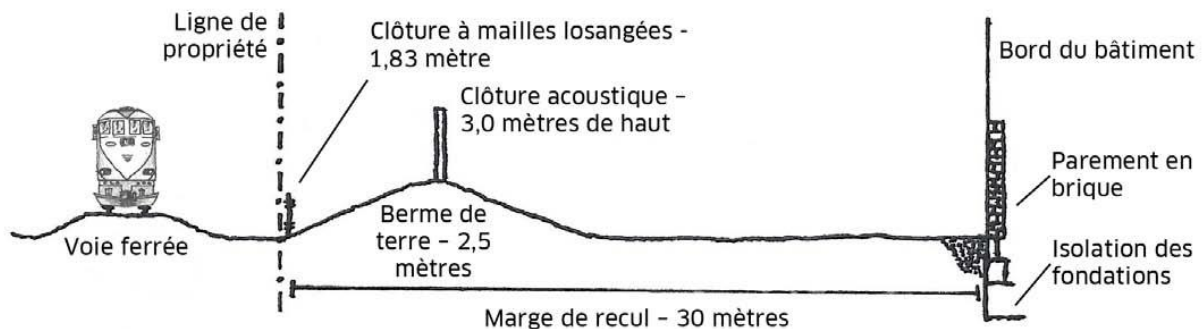
Laurent Blanchard
Maire

Annexe 3 Partie 2

Extraits des lignes Directrices FCM ACFC

Pour mieux comprendre l'esprit et le sens des lignes directrices FCM ACFC quelques extraits des lignes Directrices

: **FIGURE 2 FCM ACFC // MESURES D'ATTÉNUATION STANDARDS POUR DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS À PROXIMITÉ D'UNE LIGNE PRINCIPALE**



EXTRAITS LIGNES DIRECTRICES FCM ACFC :

2.0 Contraintes et problèmes courants

De plus, il est important de réaliser que les zones situées à proximité des activités ferroviaires ne sont pas les environnements les plus favorables aux nouveaux aménagements, surtout les aménagements résidentiels. Les activités ferroviaires peuvent susciter des inquiétudes: passages à niveau obstrués, dangers pour les intrus et diminution de la qualité de vie des résidents proches en raison du bruit et des vibrations inhérents aux activités des chemins de fer et des incidents ferroviaires. À l'inverse, il faut planifier soigneusement les aménagements pour ne pas gêner la poursuite des activités ferroviaires ou les possibilités d'expansion futures, pour que les chemins de fer puissent continuer de jouer leur rôle économique important dans la société.

2.1.1 Déraillements

L'un des grands objectifs des chemins de fer est de protéger les gens qui vivent et travaillent dans le voisinage immédiat des corridors ferroviaires et de leur assurer une bonne qualité de vie.

Pour réaliser cet objectif, les chemins de fer prônent des mesures d'atténuation, sous la forme de marges de recul et de bermes standards, depuis le début des années 1980. Ces mesures ont été élaborées à la suite d'une analyse détaillée des incidents et des déraillements passés. **Ensemble, les marges de recul et les bermes permettent de contenir les wagons déraillés et laissent au train qui a déraillé assez d'espace pour s'immobiliser complètement.** De plus, elles favorisent la dissipation du bruit et des vibrations et se sont révélées efficaces pour apaiser les inquiétudes que la proximité avec les chemins de fer suscite chez les gens. Bien que ces mesures soient recommandées pour tous les types de nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, les chemins de fer ne les jugent habituellement obligatoires que pour les aménagements résidentiels.

2.2 Bruit et vibrations

Il existe deux sources de bruit ferroviaire: le bruit provenant des trains qui passent et celui engendré par les activités d'un triage ferroviaire, dont les manoeuvres. En général, le bruit des circulations ferroviaires est intermittent, de durée limitée et associé principalement aux locomotives; les autres bruits occasionnés par les circulations ferroviaires sont ceux du sifflement des trains aux passages à niveau² et des roues du matériel roulant sur les voies.

Le bruit des triages ferroviaires tend à être plus fréquent et de plus longue durée: manoeuvres de wagons, locomotives dont le moteur tourne au ralenti, grincement des roues et des freins de voie, pose d'attaches servant à immobiliser les conteneurs, activités de chargement et de déchargement de vrac, secoueurs, et bien d'autres bruits.

Au-delà de la gêne évidente causée par le bruit, certaines études ont révélé que la perturbation du sommeil causée par des niveaux de bruit préjudiciables peut avoir des effets sur la santé cardiovasculaire et mentale, les fonctions physiologiques et le niveau de performance³.

2.4 Difficultés liées aux nouveaux aménagements résidentiels

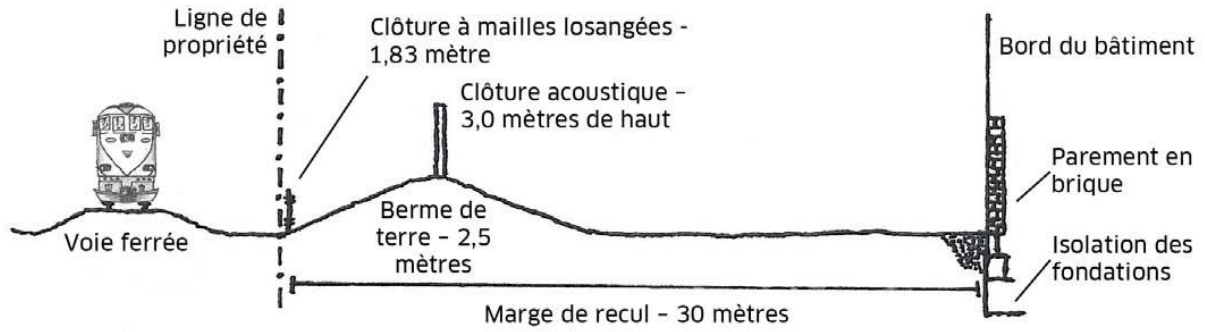
Les aménagements résidentiels posent des difficultés particulières quand ils sont réalisés à proximité d'installations ferroviaires. Dans ce contexte, les problèmes liés à la sécurité, au bruit et aux vibrations deviennent encore plus sérieux, comme on l'a dit précédemment. L'une des explications pourrait être que les gens sont plus sensibles à ces questions dans leur propre maison que dans d'autres contextes (au travail, dans les loisirs, etc.). Ce pourrait être aussi que les effets négatifs du bruit et des vibrations s'accroissent quand les habitudes de sommeil sont perturbées.

3.3 // MARGES DE REcul DES BÂTIMENTS POUR LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

Une marge de recul par rapport à un corridor ferroviaire ou à un triage ferroviaire est une condition d'aménagement très souhaitable, particulièrement dans le cas d'un nouvel aménagement résidentiel. Une telle marge assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit associés aux activités ferroviaires de même que la mise en place d'une barrière de sécurité. Ces distances séparant les zones résidentielles des triages ferroviaires visent à corriger les incompatibilités fondamentales en matière d'utilisation du sol

3.3.1 Lignes directrices

- Les marges de recul des bâtiments standards recommandées pour les nouveaux aménagements résidentiels à proximité d'activités ferroviaires sont les suivantes:
 - »» Triage ferroviaire: 300 mètres
 - »» Ligne principale de première catégorie: 30 mètres
 - »» Ligne principale de deuxième catégorie: 30 mètres
 - »» Ligne secondaire de première catégorie: 15 mètres
 - »» Ligne secondaire de deuxième catégorie: 15 mètres
 - »» Embranchement: 15 mètres



ANNEXE 4 Partie 2

COMMUNIQUE DE PRESSE 22 SEPT 2014 PRIX DE LA FCM À LA VILLE DE MONTREAL

- **22 septembre 2014 08:00**
- - Affaires générales
- - Prix
- - Transport ferroviare et intermodal
- - [Transport/camionnage/transport ferrovaire](#)



La Ville de Montréal reçoit le prix Merrill Henderson pour son leadership concernant les questions de voisinage collectivité-chemin de fer

MONTREAL, le 22 sept. 2014 /CNW/ - La Ville de Montréal a été choisie à titre de tout premier récipiendaire du prix Merrill Henderson, un choix visant à saluer l'approche proactive de la Ville en matière de repérage et de planification des secteurs d'habitation au voisinage d'installations ferroviaires. Anie Samson, Conseillère et Présidente de la commission de la sécurité publique de la Ville de Montréal, a reçu le prix aujourd'hui à l'occasion du [Sommet du rail du Canada 2014](#).

Montréal est la première municipalité du Québec à adopter par résolution les [Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires](#), dans le cadre de la planification de l'aménagement du territoire.

Ces lignes directrices ont été élaborées dans le cadre de l'[Initiative sur les questions de voisinage](#) de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et de l'Association des chemins de fer du Canada. Les lignes directrices tiennent compte des commentaires de divers intervenants, traitent de questions portant sur le bruit, les vibrations et la sécurité, et se concentrent sur les enjeux croissants liés aux nouveaux aménagements résidentiels.

« Nous estimons que la Ville de Montréal peut servir de modèle aux autres municipalités de la province et du pays, a déclaré Sean Finn, coprésident de l'initiative sur les questions de voisinage de la FCM et de l'ACFC. Nous nous attendons à ce qu'elle exerce une influence sur les autres villes, grandes ou petites, en les incitant à adopter les lignes directrices et en les convainquant qu'en faisant mieux aujourd'hui, on pourra éviter les différends demain. »

Le prix Merrill Henderson vise à souligner la participation des personnes, groupes, municipalités ou chemins de fer à la promotion des Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires de la FCM et de l'ACFC.

À propos de l'Association des chemins de fer du Canada

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) représente plus de 50 chemins de fer marchandises et voyageurs, qui acheminent 75 millions de voyageurs et l'équivalent de 250

milliards de dollars en marchandises chaque année au Canada. L'ACFC fait valoir les intérêts de ses membres et de ses membres associés afin que le secteur ferroviaire demeure concurrentiel au niveau mondial, écologiquement durable, et surtout sûr. Pour en savoir plus, visitez <http://www.railcan.ca/fr/>. Suivez-nous sur Twitter: [@RailCanada](https://twitter.com/RailCanada) ou Facebook: www.Facebook.com/RailCanada.

SOURCE ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Renseignements : Pour information: Alex Paterson, Association des chemins de fer du Canada, 613-564 8111, alexp@railcan.ca

URL raccourcie <http://cnw.c>



• [SAUVEGARDER](#)

• [VERSION ANGLAISE](#)

PROFIL DE L'ORGANISATION

Association des chemins de fer du Canada



Association des chemins
de fer du Canada

- [Avis aux médias - Le président du CN Claude Mongeau prendra la parole...](#)
- [Renseignements sur cette organisation](#)

North Toronto Subdivision Rail Corridor Risk Assessment and Management Study

Final Report

Issue and Revision Record					
Rev	Date	Originator	Checker	Approver	Description
0	2014-05-15	M. Parkhill	P. O'Connor	D. Grigg	Final

This document has been prepared for the titled project or named part thereof and should not be relied upon or used for any other project without an independent check being carried out as to its suitability and prior written authorization of Hatch Mott MacDonald being obtained. Hatch Mott MacDonald accepts no responsibility or liability for the consequence of this document being used for a purpose other than the purposes for which it was commissioned. Any person using or relying on the document for such other purpose agrees, and will by such use or reliance be taken to confirm their agreement to indemnify Hatch Mott MacDonald for all loss or damage resulting therefrom. Hatch Mott MacDonald accepts no responsibility or liability for this document to any party other than the person by whom it was commissioned.

To the extent that this report is based on information supplied by other parties, Hatch Mott MacDonald accepts no liability for any loss or damage suffered by the client, whether through contract or tort, stemming from any conclusions based on data supplied by parties other than Hatch Mott MacDonald and used by Hatch Mott MacDonald in preparing this report.



Key Findings and Recommendations

The key objective of this report is to provide the City of Toronto with credible and defensible information on which City staff can rely as they develop recommendations for the Dupont Street Regeneration Area Study.

The following definitions apply to the recommendations:

- “Sensitive land uses” means buildings, amenity areas, or outdoor spaces where routine or normal activities occurring at reasonably expected times would experience one or more adverse effects generated by an event or activity at a nearby major facility. Sensitive land uses may be a part of the natural or built environment. Examples may include, but are not limited to: residences, day care centres, and educational and health facilities.
- “Principal buildings” includes any building where people live, work, shop, sleep, play, or are gathered for other reasons; in other words, a high occupancy building.
- “Ancillary buildings” includes parking structures, waste storage, or other storage facilities related to the principal use; in other words, a low occupancy building.

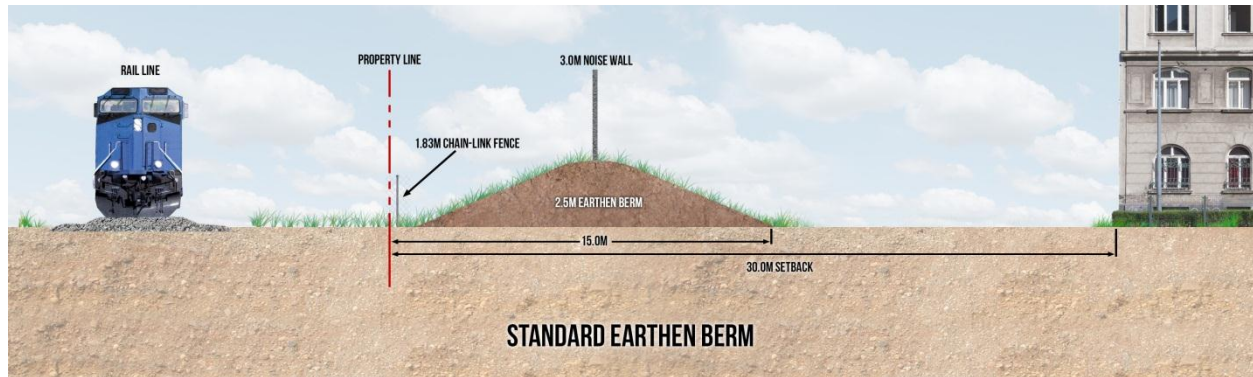
Railways are federally or provincially regulated and the City of Toronto has no jurisdiction over rail corridors and railway operations. The City is responsible to ensure land use compatibility along rail corridors, and manage future risks.

HMM has reviewed CPR’s North Toronto Subdivision between Ossington Avenue and Kendal Avenue and focused on the most effective way to manage the risks to people and property along the rail corridor using best practices.

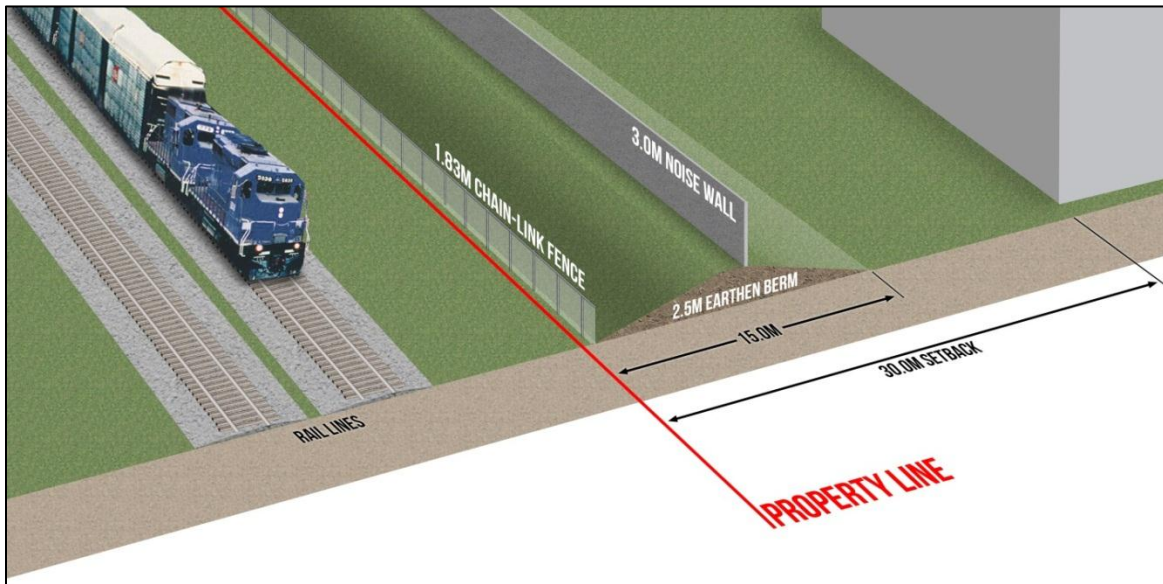
For Principal Buildings

Where a building contains high-density or high-occupancy uses, including but not limited to: residential units, seniors housing, education or institutional uses, daycare, place of worship, hotels, entertainment or recreational facilities, retail or office space, the following mitigation measures are recommended, and illustrated below:

- Minimum setback of 30 m measured as a straight horizontal line, perpendicular to the rail property line to the building face, provided:
 - i. A berm is constructed within the 30 m setback, on the proposed development land. The berm must be a minimum height of 2.5 m with side slopes not steeper than 2.5 to 1 (horizontal to vertical) on both sides. Berm height is to be measured from the existing elevation at the rail corridor property line.
 - ii. An appropriate noise wall is constructed on top of the berm.
 - iii. A fence is installed on development side of rail property line, minimum 1.83 m chain link, to be paid for and maintained by the development property owner.
 - iv. The berm can be a simple earthen mound compacted to 95% modified Proctor, and must be constructed parallel to the rail corridor with returns at the ends.
 - v. Mitigation measures are peer reviewed by CPR and City of Toronto.



Recommended Mitigation Measures: Cross-Section



Recommended Mitigation Measures: Bird's Eye View

For Ancillary Buildings

Ancillary buildings, such as parking structures or temporary storage, may be provided within the 30m setback between the standard earthen berm (described in Section 8.1.1) and the principal buildings. Ancillary buildings are not to be used in lieu of a standard earthen berm. Ancillary buildings should be engineered as independent structures, with foundations and structural elements that are separate from the principal buildings. If an ancillary building is proposed beyond the berm but within the 30m setback, the design must include safety mitigation measures to limit damage to the principal building, on a case by case basis.

Surface parking, open space, natural areas, and storm water drainage facility uses may be included within the 30 m setback, if a standard earthen berm is provided.

Executive Summary

City of Toronto retained Hatch Mott MacDonald (HMM), in association with McPhail Transportation Planning Services Ltd., to conduct the Risk Assessment and Management Study along the Canadian Pacific Railways North Toronto Subdivision. This study will inform and support the City Planning “Dupont Street Regeneration Area Study”, in accordance with direction received from City Council through adoption of Official Plan Amendment No. 231 (OPA 231) and the policies of Section 4.7 of the Official Plan. This Risk Assessment and Management Study is focused on the risks to property and people adjacent to the CPR North Toronto Subdivision railway corridor, between Ossington Avenue and Kendal Avenue, north of Dupont Street.

The key objective of this report is to provide the City of Toronto with credible and defensible information on which City staff can rely as they develop recommendations regarding the Dupont Street Regeneration Area.

Roles and Responsibilities

An overview of the regulations, roles and responsibilities around railways in Canada is provided in the report. It is important to note that Canadian Pacific Railways (CPR) is federally regulated. Each rail company has a responsibility towards public safety, and to ensure a safety management system (SMS) is implemented and functioning. Railways must ensure their infrastructure is routinely maintained to serviceable standards, decreasing the likelihood of accidents and derailments. Railway companies also have a responsibility to ensure that noise and vibration are at a reasonable level in consideration of the surrounding public.

Each municipality has a role to ensure suitable land use and planning in their respective jurisdictions. Municipalities must enforce the policies, regulations, and by-laws to accommodate appropriate land use and development. The Ontario Planning Act requires railways to be notified of land use changes within 300 m of a railway line. It is important to note that railways are not directly subject to municipal zoning controls, because they are federally regulated.

Rail Transportation and Safety Trends

Recent events have raised public awareness of the movement of dangerous goods by rail. Since their inception, railways have transported a variety of goods, and the type and amount of commodities transported by rail is continually changing in Canada. The amount of each commodity shipped varies widely by market conditions. Railways in Canada are required by law to transport regulated dangerous goods in approved regulated containers. The movement of dangerous goods in Canada is controlled through the Transportation of Dangerous Goods Act and the Transportation of Dangerous Goods Regulations. Based on commodity information for 2012, refined petroleum products made up 7% of all commodities transported by rail in Canada, and dangerous goods comprised approximately 10% of the total rail carloads originated in Canada.

The Transportation Safety Board has records for 4159 mainline derailments in Canada from 1983 to 2013. Eighteen derailments occurred in Toronto during this 30-year time period, none resulting in fatalities or serious injuries. One of the 18 derailments involved dangerous goods cars, and occurred in a rail yard. Two of the 18 derailments occurred on the North Toronto Subdivision. It is important to note that mainline derailments can occur at any point in the rail corridor.

North Toronto Subdivision

The North Toronto Subdivision was completed in 1884, providing an important link for CPR between Toronto and Montreal via Ottawa. Originally, the line carried both passenger and freight trains. In the 1970s, passenger service declined and the last CPR passenger service through West Toronto was in 1978. Today, the North Toronto Subdivision is used only by CPR for freight trains.

Current CPR freight operations within the corridor, based on 2013 averages provided by CPR, include about 35 to 40 trains per day. CPR indicated an average train has about 125 railcars plus two to four engines. Freight trains are generally limited to 45 mph, with trains carrying dangerous commodities limited to 25 or 35 mph, depending on the cargo.

Future operations on the North Toronto Subdivision are difficult to predict. The amount of future traffic will vary seasonally and depend on North American and even international economies. This is CPR's sole freight-only route through the City of Toronto connecting to Central Canada, western Canada, and the US. This means any regulated commodity transported in Canada (including dangerous goods) can be moved on this line at any time. It is reasonable to assume, given the location of the North Toronto Subdivision within CPR's network, that future freight rail traffic on this line will increase, including the movement of dangerous goods. However, there is insufficient information to predict future operations with any accuracy. At the time of writing, Metrolinx has no planned advancements on passenger train projects on the North Toronto Subdivision, and CPR has not indicated any plans to expand their infrastructure in this corridor.

Development Near Railway Corridors

Industry guidelines for residential development adjacent to rail corridors have been in place across Canada since the early 1980s, following the Grange Commission after the Mississauga Derailment Disaster of 1979. As a safety measure for development along rail corridors, Canadian railways have promoted a 30 m setback and berm criteria since the early 1980s.

The Federation of Canadian Municipalities (FCM) and Railway Association of Canada (RAC) collaborated to produce a set of proximity guidelines and best practice for development near railways, and the most recent and comprehensive edition was published in May 2013.

The 30 m setback with berm was developed based on careful analysis of aerial photographs of derailments. It was determined through this analysis that 30 m, with a berm, was a minimum safe distance for derailments. The FCM/RAC Guidelines state that if best practices mitigation measures can be accommodated on the site, those measures should be included and the development may proceed with the subsequent appropriate studies. Best practice mitigation measures include a 30m building setback from the railway property line, with a 2.5 m high earthen berm.

A review of other Canadian municipalities was conducted in order to confirm the practices in use. The City of Edmonton's Zoning Bylaw 12800 Amendment was the most guidance reviewed, providing a detailed set of tables for setback and other mitigation measures for a range of land use types. It is important to note that this review confirmed the FCM/RAC recommendations are being implemented by municipalities across Canada.



Changing Nature of Risk

The range of goods that can be moved by train is regulated by Transport Canada, and includes explosives, flammable and toxic gases, infectious substances, radioactive materials, and corrosives.

Based on a review of available data, there is a downward trend for main-track derailments across Canada and Ontario. There is also a downward trend for main-track derailments involving dangerous goods across Canada and Ontario. Rail companies are continuing to adopt and implement new technologies to supplement existing safety practices and continue to improve Safety Management Systems to enhance the safety of their operations.

The volume of trains, length of trains, and volume of goods moved by train is currently increasing across Canada. However, past trends show that it is not a constant increase over time, and it is impossible to quantitatively assess the future risk. On the North Toronto Subdivision, it is reasonable to assume that rail traffic may continue to increase over time but, given the complex relationship with economic forces, it is impossible to predict by how much or when these increases may occur.

In summary, while train volumes are generally increasing, the rate of derailments is generally decreasing.

Along the North Toronto Subdivision, there are two main types of train incident risks that could impact lands beyond the rail corridor: 1) Physical train derailment, 2) Release of material (e.g., a leak or spill of train cargo).

Research and analysis of past incidents shows that a physical train derailment can be caused by a wide range of factors. The severity of a derailment is directly related to the speed of the train. During a derailment, the kinetic energy of the train (a combination of its speed and mass) needs to be dissipated. Given the number of complex factors related to train derailment incidents, it is impossible to predict when or where a train incident or derailment may occur. In addition, the City of Toronto has no jurisdiction over the majority of factors that may cause a derailment or release of material.

Therefore, the responsible approach for the Dupont Street Regeneration Area Study is to apply a consistent risk management approach along the North Toronto Subdivision, focusing on managing the potential consequences should an incident occur in this area, and consideration of appropriate mitigation measures.

Risk Assessment

As part of the Dupont Street Regeneration Area Study, the City is considering a range of potential land uses for the portion of lands designated Regeneration Areas by OPA 231. Two future land use scenarios were considered in this study: 1) Non-sensitive land uses (similar to existing employment and retail uses along the corridor), 2) Sensitive land uses within lands designated Regeneration Areas (this includes mixed use developments that contain sensitive uses such as residential along with employment and retail uses). Sensitive land uses are defined in the 2014 Provincial Policy Statement.

While the definition for sensitive land use focuses on residential and institutional land uses, it is important to consider the risk to people who may work adjacent to the rail corridor, and in particular the density of people who may work in the study area. For example, a temporary storage facility is likely to have far fewer people in the building at any given time when compared to a multi-storey office building or large retail store.

There are two key environmental risk factors which are within the City's jurisdiction:

- Building Setback: risk decreases with greater setback.
- Population Density: risk increases with higher density (higher occupancy) land uses.

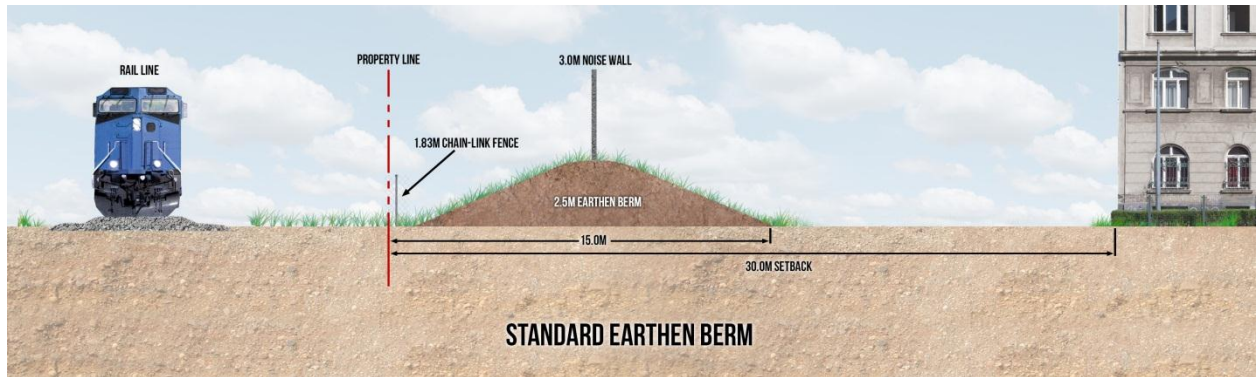
Based on the potential density of people in the future land use scenarios, HMM recommends that the City considers both sensitive and non-sensitive land uses for risk management, particularly where the land use may be high-density or high-occupancy.

Risk Mitigation Recommendations

The standard earthen berm is the most effective mitigation measure for absorbing the energy of a derailed train, providing the greatest risk reduction for both impact to adjacent buildings, and subsequent release of materials. Absorbing as much energy as possible from the derailed train reduces the risk of train car damage and resulting leaks or spills, in turn reducing the risk for fire, explosion, or fumes.

Other mitigation measures are available, such as a deflection berm (crash berm) or deflection wall (crash wall). These measures are designed to deflect, or move, when impacted by a derailed train. These measures will also deflect some of the energy of the derailed train back to the train equipment. This increases both the time and distance of the derailment event as compared to the standard earthen berm. This also increases the potential damage to property, likelihood of equipment failure, exposure to people, and potential for a leak, spill or explosion.

Based on HMM's review of CPR's North Toronto Subdivision between Ossington Avenue and Kendal Avenue, best practices from across Canada, and focusing on the most effective way to mitigate risks to people and property along the rail corridor, HMM recommends a 30 m building setback plus standard 2.5 m high earthen berm, as illustrated below.



Recommended Mitigation Measures