



SÉANCE EXTRAORDINAIRE DU 23 SEPTEMBRE 2021

Jeudi le 23 septembre 2021
À compter de 16 h 30
Par conférence Zoom
6, rue de l'Église, Sainte-Thérèse

Les membres du conseil municipal présents sont :

Sylvie Surprenant	Mairesse
<u>CONSEILLERS(ÈRES)</u>	<u>DISTRICTS</u>
Armando Melo	Blanchard
Barbara Morin	De Sève
Michel Milette	Ducharme
Luc Vézina	Lonergan
Johane Michaud	Marie-Thérèse
Régine Apollon	Morris
Christian Charron	Verschelden

formant quorum et siégeant sous la présidence de son Honneur Madame la Mairesse Sylvie Surprenant.

<u>CONSEILLER ABSENT</u>	<u>DISTRICT</u>
Normand Toupin	Chapleau

Assistent également à la séance extraordinaire du conseil :

Sylvie Trahan	Greffière
Chantal Gauvreau	Directrice générale
Robert Asselin	Directeur général adjoint Division des services techniques

Madame la Mairesse constate le quorum et ouvre la séance.



1.- OUVERTURE

Note au lecteur

- *La mairesse ou toute personne qui préside une séance du conseil a droit de voter mais n'est pas tenue de le faire; tout autre membre du conseil est tenu de voter, à moins qu'il n'en soit empêché en raison de son intérêt dans la question concernée, conformément à la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités (L.R.Q. c. E-2.2). Le résultat du vote exprimé au bas de chaque texte de résolution tient compte de ces paramètres. Une mention spéciale sera donc ajoutée pour signaler l'expression du vote de la mairesse ou du président de la séance, le cas échéant.*
- *Le présent procès-verbal reflète les décisions administratives adoptées par le conseil municipal de la Ville de Sainte-Thérèse lors de la séance publique dont la date est dévoilée au début dudit procès-verbal. Le lecteur doit toutefois être avisé qu'en vertu des dispositions contenues à la Loi sur les cités et villes, ce procès-verbal doit faire l'objet d'une approbation finale, laquelle est délivrée par décision du conseil municipal, lors de sa séance suivante.*

*Sylvie Trahan
Greffière du conseil municipal*

RÉSOLUTION 2021-492

Sur proposition de M. le Conseiller Michel Milette appuyée par Mme la Conseillère Barbara Morin, il est résolu:

- **QUE** l'ordre du jour de la présente séance extraordinaire tel que rédigé sur les copies remises aux membres du conseil soit et est adopté.

Adoptée à l'unanimité.

2.- PREMIÈRE PÉRIODE DE QUESTIONS (30 MINUTES)

Aucune question

Adoption de
l'ordre du jour



Dépôt du projet de règlement 1200-69 (P-1) N.S. - modifiant le règlement 1200 N.S. pour permettre les abris d'auto temporaires pour toutes les classes du groupe Habitation

Avis de présentation - règlement 1200-69 N.S. - modifiant le règlement 1200 N.S. pour permettre les abris d'auto temporaires pour toutes les classes du groupe Habitation

3.- RÉGLEMENTATION MUNICIPALE

RÉSOLUTION 2021-493

Sur proposition de Mme la Conseillère Régine Apollon appuyée par M. le Conseiller Luc Vézina, il est résolu:

- **DE PRENDRE ACTE** du dépôt du projet de règlement 1200-69 (P-1) N.S. modifiant le règlement 1200 N.S. pour permettre les abris d'auto temporaires pour toutes les classes du groupe Habitation ;
- **QUE** ce projet soit soumis à la consultation publique lors d'une assemblée à être tenue le 8 octobre 2021, à 11 h 30, dans la salle du conseil municipal et qu'un avis public annonçant sa tenue soit et est diffusé dans un journal.

Adoptée à l'unanimité.

AVIS DE PRÉSENTATION 2021-494

Mme la Conseillère Régine Apollon donne avis qu'elle présentera, ou qu'il sera présenté, lors d'une prochaine séance, ordinaire ou extraordinaire, un règlement modifiant le règlement 1200 N.S. pour permettre les abris d'auto temporaires pour toutes les classes du groupe Habitation.

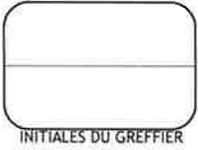
(Règlement 1200-69 N.S.)

4.- GESTION DU TERRITOIRE

5.- ADJUDICATION CONTRACTUELLE

6.- FINANCES

7.- RESSOURCES HUMAINES



8.- ADMINISTRATION GÉNÉRALE

9.- SERVICES TECHNIQUES - TRAVAUX PUBLICS

10.- ARTS, CULTURE, SPORTS ET LOISIRS COMMUNAUTAIRES

11.- SÉCURITÉ PUBLIQUE

12.- COMMUNICATION DU CONSEIL MUNICIPAL

RÉSOLUTION 2021-495

ATTENDU QU'en 1874, la province de Québec crée la compagnie de chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa and Occidental Railway (QMO&OR) afin de relier ces trois grandes villes, par les rives nord du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais ;

ATTENDU QUE le QMO&OR termine la construction du chemin de fer vers la fin de 1877 ;

ATTENDU QU'en 1880, la construction du pont Prince de Galles sur la rivière des Outaouais permet d'atteindre Ottawa ;

ATTENDU QU'en mars 1882, le QMO&OR vend sa division ouest (Montréal-Ottawa) à Canadien Pacifique Ltée, fondé en 1881, qui exploite cette liaison ferroviaire à des fins de transport de personnes et de marchandises pendant un siècle ;

ATTENDU QUE cent ans plus tard, en novembre 1981, le Canadien Pacifique Ltée mettait fin aux services de train de passagers sur la rive nord, entre Montréal et Ottawa ;

ATTENDU QUE le 16 février 1994, le Canadien Pacifique Ltée a avisé l'Office National des Transports du Canada de son intention de demander l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la ligne de chemin entre Mirabel (Saint-Augustin) et Thurso ;

ATTENDU QU'au cours des mois qui ont suivi, la MRC d'Argenteuil, s'est regroupée stratégiquement avec la MRC de Papineau, la MRC (Ville) de Mirabel, le Conseil d'expansion économique d'Argenteuil, le Conseil régional de développement des Laurentides et le Conseil régional de développement de l'Outaouais pour multiplier, de manière concertée et constante, les démarches et les représentations auprès des instances gouvernementales fédérales et provinciales afin notamment de :

Appui à la MRC d'Argenteuil - demande aux gouvernements du Canada et du Québec de réaliser une étude de coûts-bénéfices



RÉSOLUTION 2021-495 (suite)

- s'opposer, conformément à l'article 161 de la *Loi Nationale* de 1987 sur les Transports, à la demande d'abandon par Canadien Pacifique ltée de la ligne de chemin de fer desservant les territoires d'Argenteuil, de Mirabel et de l'Outaouais, entre Mirabel (Saint-Augustin) et Thurso ;
- demander à Canadien Pacifique ltée de maintenir l'exploitation entre Mirabel (Saint-Augustin) et Hull, d'offrir un service de meilleure qualité aux usagers et de garder en bon état les infrastructures ferroviaires ;

ATTENDU QUE les efforts de la MRC d'Argenteuil et de ses précieux partenaires ont porté fruit avec l'adoption, en octobre 1995, par le gouvernement du Québec, d'un décret déclarant « zone d'intervention spéciale » le corridor ferroviaire Mirabel-Thurso, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ;

ATTENDU QUE, par ce décret, le gouvernement du Québec souhaitait :

- conserver un lien ferroviaire actif entre Montréal et les régions des Basses-Laurentides et de l'Outaouais ;
- conserver l'intégrité de ce corridor hautement stratégique entre Montréal et Ottawa-Gatineau en sol québécois et ainsi maintenir sa fonction de transport ferroviaire ;
- favoriser le développement économique, industriel et commercial futur des régions concernées ;
- rentabiliser les investissements réalisés par les entreprises et les municipalités desservies par ce réseau ferroviaire ;

ATTENDU QUE le corridor ferroviaire compris entre Montréal, Laval, Lachute et Gatineau est exploité sans interruption depuis 1997, à des fins de transport de marchandises seulement, par la compagnie de chemins de fer Québec-Gatineau inc., dont la société mère est Genesee Wyoming inc. ;

ATTENDU QUE le 9 novembre 2018, s'est tenu, à Trois-Rivières, le Forum municipal sur le transport ferroviaire organisé par l'Union des municipalités du Québec (UMQ) ;

ATTENDU QUE lors de cet événement rassembleur, les participants ont procédé à la signature de la Déclaration de Trois-Rivières ;

ATTENDU QUE lors de sa séance ordinaire tenue le 28 novembre 2018, le conseil de la MRC d'Argenteuil a adopté à l'unanimité la résolution numéro 18-11-427 afin d'appuyer la Déclaration de Trois-Rivières, laquelle stipule ce qui suit :

- **QUE** les municipalités du Québec reconnaissent :
 - **QUE** le transport ferroviaire a joué dans le passé un rôle dans le processus d'industrialisation, l'ouverture de nouveaux marchés et dans le rapprochement des régions ;
 - **QUE** le transport ferroviaire a largement souffert du développement de la voiture individuelle et a vu son achalandage diminuer considérablement ;
 - **QUE** le Québec est à un point décisif en matière de mobilité et la planète est à un point décisif en matière de changements climatiques ;
 - **QUE** le train offre un transport de masse, sur de longues distances, tout en générant une empreinte écologique négligeable ;
 - **QUE** le transport ferroviaire a d'excellentes perspectives de croissance au Québec ;
 - **QUE** la sécurité des citoyennes et citoyens est une condition intrinsèque au développement du transport ferroviaire ;



RÉSOLUTION 2021-495 (suite)

- **QUE** les municipalités du Québec s'engagent :
- à développer le transport ferroviaire pour qu'il devienne un mode de transport structurant et hautement concurrentiel pour les régions du Québec ;
 - à améliorer l'interconnectivité pour que le transport ferroviaire devienne une alternative viable pour la mobilité des personnes ;
 - à optimiser l'intermodalité pour que le transport ferroviaire des marchandises devienne une solution pour diminuer la présence des camions sur les routes, contrer la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
 - à revendiquer une collaboration étroite avec les gouvernements canadien et québécois pour que le transport ferroviaire soit sécuritaire en tout temps et en toutes circonstances pour la population, et cela, dans le respect des compétences municipales ;

ATTENDU QUE l'on dénombre en 2020 sur la rive nord de Montréal, Métropole du Québec et Ottawa, Capitale du Canada, une population sans cesse grandissante d'environ 5 millions d'habitants ;

ATTENDU QU'un réseau ferroviaire efficace permet de desservir le cœur des agglomérations et présente un avantage indéniable en termes d'accessibilité ;

ATTENDU QUE force est de constater que l'offre de services en matière de réseaux de transport et de mobilité durable et intégrée est nettement déficiente, voire quasi inexistante, dans l'axe est- ouest de la rive nord de la rivière des Outaouais ;

ATTENDU QUE les infrastructures ferroviaires exploitées par la compagnie de chemins de fer Québec-Gatineau inc. ne permettent pas le transport des personnes, en raison notamment des obligations et conditions imposées par les gouvernements du Canada et du Québec ;

ATTENDU QUE l'accord de Paris sur le climat, conclu en décembre 2015, fixe l'objectif de maintenir le réchauffement climatique en dessous de 2 degrés Celsius par rapport à l'ère préindustrielle et qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre est requise pour y parvenir ;

ATTENDU QUE les sphères politiques et scientifiques s'accordent pour dire que le défi est de taille et que les réponses doivent être trouvées de manière urgente ;

ATTENDU QUE les effets dévastateurs du réchauffement climatique se font déjà sentir partout sur la planète et que le Canada et le Québec n'y échappent pas : inondations historiques et pluies diluviennes, ouragans, montée des océans, fonte accélérée des glaciers et des banquises, feux de forêt monstres, érosion côtière, sécheresse et perte de productions agricoles, problèmes structurants et accélération d'usure des infrastructures, perte de biodiversité, présence grandissante de maladies infectieuses, etc. ;

ATTENDU QUE l'une des solutions très largement soutenues par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est de développer davantage le transport ferroviaire ;

ATTENDU QUE le train constitue le moyen de transport de grande capacité qui affiche les coûts externes les plus faibles en termes d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents ;

ATTENDU QUE le train est l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement puisqu'il représente seulement 0,4 % des émissions de GES des transports (voyageurs et marchandises confondus) ;

ATTENDU QUE le train bénéficie d'atouts sécuritaires indéniables : il permet de décongestionner le trafic routier et donc de limiter les accidents de la route et il constitue le transport le plus sûr selon plusieurs études : 0,05 décès par milliard de voyageurs-kilomètres contre 12 environ pour la route ;

RÉSOLUTION 2021-495 (suite)

ATTENDU QU'il est largement démontré que le mode ferroviaire constitue une solution de transport durable face au défi des changements climatiques ;

ATTENDU QUE dans le Plan climatique canadien annoncé à la fin de 2020, le gouvernement du Canada s'est engagé à atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et à accélérer la lutte contre les changements climatiques ;

ATTENDU QUE ce plan fédéral intitulé « un environnement sain et une économie saine » s'articule autour d'actions spécifiques, dont l'une d'entre elles vise à offrir des transports et de l'électricité propres et abordables dans toutes les collectivités ;

ATTENDU QUE le Québec s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % d'ici 2030 par rapport à leur niveau de 1990 et qu'il a exprimé sa volonté de maximiser ces réductions sur l'ensemble du territoire québécois ;

ATTENDU QUE la Politique de mobilité durable 2030, intitulée « Transporter le Québec vers la modernité », lancée en 2018 par le gouvernement du Québec, repose sur 5 priorités d'intervention parmi lesquelles figurent les trois suivantes :

- travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durable pour les citoyens (2 570 M \$) ;
- mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable (4 674 M \$) ;
- assurer le leadership de la mobilité durable au Québec (246 M \$) ;

ATTENDU QUE la vision ambitieuse sur laquelle repose la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec fait en sorte qu'en 2030 « Le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté, et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises » ;

ATTENDU QUE le Plan pour une économie verte 2030 annoncé en 2020 par le gouvernement du Québec mise sur l'approche « réduire, transférer, améliorer » et vise notamment à améliorer les habitudes de déplacements des usagers à l'aide d'une meilleure planification du territoire et de choix de transports plus nombreux et stratégiques, permettant ainsi de favoriser des modes de transports plus durables ;

Sur proposition de Mme la Mairesse Sylvie Surprenant appuyée unanimement, il est résolu:

- **QUE**, s'appuyant sur les principes de mobilité durable et de lutte contre les changements climatiques, le conseil de la Ville de Sainte-Thérèse ajoute sa voix à celle du conseil de la MRC d'Argenteuil et de la MRC de Thérèse-De Blainville pour demander aux gouvernements du Canada et du Québec de réaliser une étude coûts-bénéfices exhaustive en vue de relancer la liaison ferroviaire qui fut opérationnelle pendant une centaine d'années, jusqu'en 1981, à des fins de transport des personnes dans le corridor hautement stratégique Montréal et Ottawa-Gatineau, sur la rive nord, en reliant notamment les villes/MRC suivantes : Laval, Thérèse-De Blainville, Mirabel, Argenteuil, Papineau et Gatineau ;
- **QUE** le conseil de la Ville de Sainte-Thérèse interpelle et compte sur ses députations fédérale et provinciale de son territoire pour appuyer le projet et relayer l'information auprès de qui de devoir et droit.

Adoptée à l'unanimité.

**13.- AFFAIRES NOUVELLES****14.- DEUXIÈME PÉRIODE DE QUESTIONS**

Aucune question

15.- LEVÉE DE LA SÉANCE**RÉSOLUTION 2021-496**

Sur proposition de M. le Conseiller Armando Melo appuyée par Mme la Conseillère Régine Apollon, il est résolu:

- QUE la présente séance soit et est levée à 16 h 37.

Adoptée à l'unanimité.

Levée de la
séance

SIGNATURES D'APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL

Conformément à l'article 333 de la *Loi sur les cités et villes*, nous attestons, en notre qualité de mairesse (ou la personne qui préside la séance) et de greffière (ou de greffière adjointe en cas d'absence) que le conseil municipal a approuvé le présent procès-verbal lors de la séance suivante.

Mme Sylvie Surprenant, mairesse

Date

M^e Sylvie Trahan
Greffière de la Ville

Date

