

rester des besoins de stationnement parce que, bon, je vois de l'autre côté, le HLM, il y a des gens qui ont des autos et puis c'est des autos qui dorment dehors la nuit.

1820 Alors peut-être qu'éventuellement, si on ne veut pas monopoliser de l'espace urbain vraiment – parce que moi je considère que de stationner sur la rue gratuitement, c'est utiliser un espace public qui a été payé par tout le monde et que moi, avec ma voiture, je le monopolise – bien peut-être qu'il y aurait moyen de faire comme certains centres d'achats font ou avec un stationnement étagé quelque part dans les parages où les gens ont besoin de marcher mais pas trop, mais ils ont un endroit pour stationner leur véhicule, quitte à ce que ce soit un endroit
1825 payant, et à ce moment-là, bien ça ne nécessite pas de stationnement sur rue. La rue à ce moment-là est pour la circulation.

LE PRÉSIDENT :

1830 Parfait. Merci beaucoup, Madame Jetté.

Mme LUCIENNE JETTÉ :

Merci.
1835

LE PRÉSIDENT :

1840 Alors j'invite donc la Chambre de commerce de l'Est de Montréal et Compagnie Rafraîchissements Coca-Cola Canada avec madame Christine Fréchette et monsieur David Labrosse. Bonsoir, Madame! Bonsoir, Monsieur!

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

Bonsoir!
1845

LE PRÉSIDENT :

1850

Alors nous vous écoutons. Nous avons pris connaissance, bien sûr, du mémoire que vous nous avez fait parvenir. Alors je vous invite peut-être à venir à l'essentiel puis qu'on puisse vous poser des questions.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

1855

D'accord. Madame, Messieurs les commissaires, je me présente donc, Christine Fréchette, la PDG de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal. Je suis accompagnée ce soir de David Labrosse qui est notre conseiller aux affaires publiques et gouvernementales à la Chambre. Donc on vous remercie pour cette opportunité de venir présenter notre mémoire et nos recommandations concernant le PPU l'Assomption Nord.

1860

Comme vous le mentionniez, notre mémoire est cosigné par la compagnie Rafraîchissements Coca-Cola Canada. Je souligne également qu'au fil des dernières semaines, on a été en contact régulier avec la majorité des entreprises et des organisations situées à proximité des zones qui font l'objet du PPU afin de nous imprégner de leur réalité, puis d'essayer d'orienter nos recommandations en fonction de ce qu'ils nous partageaient.

1865

Donc la Chambre de commerce de l'Est de Montréal a pour mission de défendre et promouvoir les intérêts socioéconomiques de ses 1 200 membres et des 32 000 entreprises situées sur le territoire à l'est du boulevard Saint-Laurent. Le territoire couvert par la Chambre compte 400 000 emplois et bien qu'il dispose de belles opportunités de croissance au cours des années à venir, il s'agit quand même d'un territoire qui a connu son lot de difficulté au cours des dernières décennies.

1870

Rafraîchissements Coca-Cola Canada agit pour sa part à titre d'embouteilleur pour Coca-Cola au Canada. Leur centre de distribution de Montréal compte 500 employés et se trouve sur le boulevard l'Assomption depuis plus de 50 ans, soit depuis les années 60.

1875

1880 Donc on veut tout d'abord souligner que le projet de réaménagement du quartier Assomption Nord bénéficie de notre soutien. On considère en effet que le projet permettra de diversifier et de redynamiser le secteur. Il va permettre de revitaliser des terrains qui sont soit vacants, soit sous-utilisés, diversifier l'offre commerciale et stimuler le développement économique aussi.

1885 Bien que le projet nous apparaisse bénéfique, particulièrement pour la partie nord du quartier, on souhaite quand même exprimer d'importantes réserves, notamment quant au respect de certaines orientations devant guider l'élaboration du projet et quant à l'impact que le projet pourrait avoir à terme sur des entreprises implantées dans le secteur.

1890 Trois choses nous apparaissent importantes dans le cadre de l'élaboration du PPU. D'une part, que les modifications qui seront apportées au Plan d'urbanisme tiennent bien compte de la réalité industrielle du secteur. On est en train ici d'implanter en partie des zones résidentielles sur des zones qui actuellement sont des zones d'emploi, donc des zones soit commerciales, soit industrielles. Il faut garder cet élément central à l'esprit dans le cadre de l'élaboration du projet, à ce qu'il nous semble; que les modifications également du Plan d'urbanisme permettent de préserver et de protéger les emplois qui se trouvent déjà sur le territoire; et que le projet également envoie un message positif à la communauté d'affaires qui est établie dans le secteur depuis fort longtemps souvent.

1900 Ne l'oublions pas, le secteur Assomption Nord compte près de 5 000 emplois. C'est un véritable poumon économique. C'est une importante zone qui est située sur un territoire qui a grandement besoin que l'on préserve ses emplois. Au fil du temps, l'Est a eu son lot de mauvaises nouvelles économiques, il a subi d'importantes pertes d'emplois, notamment du fait du processus de désindustrialisation, un processus sur lequel on n'avait pas véritablement de contrôle, mais il serait malvenu qu'un projet à caractère urbanistique en l'occurrence, sur lequel nous avons le plein contrôle, vienne créer une pression additionnelle et induite sur les entreprises et les emplois locaux.

1910

Donc soyons clairs. Les entreprises ont l'intention de demeurer dans ce secteur et c'est pourquoi l'idée d'implanter une zone résidentielle à l'est du boulevard l'Assomption entre les rues Pierre-De Courbertin et de Marseille nous apparaît problématique. Cette zone résidentielle sera entourée sur trois côtés, donc pratiquement encastrée par des entreprises qui ont des activités qui génèrent du camionnage et du bruit à différentes heures du jour et de la nuit. Et on fait référence ici à Coca-Cola, Expertech et Agropur qui est une division de Natrel. Deux autres importants acteurs économiques, soient Renaud-Bray et Hydro-Québec ont aussi des activités de camionnage. Et nonobstant les mesures de mitigation prévues, il nous semble que la relation de voisinage entre les entreprises et les résidents ne pourra que devenir conflictuelle.

1915

1920

Quand un problème de cette nature survient entre des résidents et des entreprises, le plus souvent, le fardeau de la solution réside sur le dos des entreprises. Nous pensons donc que l'aménagement du PPU dans ce secteur doit être revu afin de respecter notamment l'orientation 4 qui vise à assurer une transition entre les secteurs et une bonne cohabitation des usages.

1925

Si la gradation des usages entre les zones résidentielles et industrielles n'est pas mieux respectée, c'est l'orientation 3 qui risque d'en payer le prix, à savoir que le projet pourrait contribuer à fragiliser l'économie locale plutôt qu'à la consolider, telle que souhaitée.

1930

Donc notre première recommandation, c'est que le PPU soit revu afin de retirer le zonage résidentiel à l'est du boulevard l'Assomption Nord entre les rues Pierre-De Coubertin et Marseille, afin de mettre en place un zonage permettant une gradation des usages entre les secteurs résidentiels et les secteurs industriels.

1935

Par ailleurs, la sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons est de première importance pour la Chambre de commerce et la compagnie Coca-Cola. En lien avec l'orientation 6 du PPU, soit développer et sécuriser les parcours piétons et cyclables, nous demandons le rétrécissement projeté de certaines rues de manière à ce qu'il se fasse en considérant les rayons de braquage des camions et qu'un réseau cyclable protégé – je dis bien « protégé » – soit aménagé dans le secteur.

1940

Donc notre deuxième recommandation est à l'effet que le réaménagement des rues du secteur tienne compte des rayons de braquage des camions de 53 pieds et que l'aménagement des carrefours permette de maximiser la visibilité et la sécurité des cyclistes et des piétons lorsqu'un camion s'engage dans un virage. Il en a été fait mention un peu plus tôt dans la soirée d'ailleurs. Cela passe notamment donc par la construction de pistes cyclables protégées plutôt que par des bandes cyclables ou encore des chaussées désignées qui ne nous apparaissent pas opportunes pour le secteur.

1945

Et comme pour tout projet de réaménagement de cette envergure, bien plusieurs entraves routières temporaires sont développées, mises en place pour effectuer les travaux. Les activités des entreprises du secteur seront assurément affectées et le meilleur moyen pour limiter les impacts négatifs sur les entreprises, à notre avis, c'est la communication.

1950

Donc nous recommandons aux autorités municipales qu'elles mettent en place un comité de suivi du projet l'Assomption Nord regroupant les entreprises du territoire et la Chambre de commerce de l'Est de Montréal afin d'informer les parties prenantes de la planification du projet, de la réalisation des travaux et des entraves routières qui seront à prévoir.

1955

Donc voilà pour l'essentiel nos recommandations. On espère que ces commentaires vont contribuer à la mise en œuvre du programme PPU de manière à ce qu'il soit viable à la fois pour les résidents et pour les entreprises. Merci.

1960

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame Fréchette. J'aimerais vous amener sur le point précis où effectivement vous vous interrogez sur la pertinence d'une zone résidentielle, donc sur le côté ouest du boulevard l'Assomption entre la rue de Marseille et Pierre-De Coubertin.

1965

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

Est.

LE PRÉSIDENT :

1970

Est, oui, oui, bien sûr. Excusez-moi. C'est un espace vacant en ce moment. Vous autres qui êtes la Chambre de commerce et qui êtes par conséquent probablement en contact à la fois avec des entreprises et peut-être des prospects ou d'autres investisseurs, quelles sont les perspectives que ce terrain-là puisse être occupé par des fonctions que vous considérez plus pertinentes, plus appropriées disons, compte tenu du contexte de la zone d'emploi?

1975

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

1980

En fait, ce serait situé à proximité de manière adjacente à une zone qui serait résidentielle. Donc ce pourrait être intéressant d'avoir des commerces de services qui permettraient de faire une gradation des usages entre les zones industrielles et les zones résidentielles. Il y aurait entre les deux donc des commerces idéalement qui puissent être accessibles à la fois par les résidents des zones adjacents, tout comme par les employés également des industries environnantes.

1985

On faisait référence tout à l'heure, la dame avant nous, de l'absence d'un supermarché dans les environs. On se disait justement que ce pourrait être un commerce d'intérêt à faire venir, à implanter sur la zone. Et considérant tout le développement résidentiel qu'il y aura dans la section plus au nord, bien c'est sûr que pour un commerce de ce type, c'est intéressant parce que ça crée une clientèle, on pourrait dire captive presque. Donc ce type de commerce, on pourrait dire de proximité, pourrait être d'intérêt pour s'implanter sur la zone qui effectivement est vacante.

1990

LE PRÉSIDENT :

1995

Est-ce qu'il y a eu, à votre connaissance, enfin je ne vous demande pas d'entrer dans les détails, mais est-ce qu'il y a eu des manifestations d'intérêt pour occuper l'espace, à votre connaissance?

2000 **Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :**

2005 On n'a pas eu connaissance d'intérêt de la part d'entreprises. Maintenant, au fur et à mesure que le projet va aller de l'avant, je ne serais pas surprise que ces marques d'intérêt se fassent entendre, d'autant si on fait mention qu'il y a un développement qui est en cours et qu'il y a des opportunités intéressantes pour des commerçants qui pourraient venir s'établir. Et là, il va falloir aussi viser une certaine diversité. Donc un supermarché, c'est un exemple, mais il y a toute une série de commerces de proximité qu'on pourrait imaginer, puis promouvoir en termes de possibilité de développement. Puis ça, la Chambre peut contribuer à ce développement.

2010 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Séguin?

2015 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

2020 Donc si on comprend bien les propos que vous avez faits par rapport à la cohabitation camions/piétons/vélos, il est possible d'envisager une voie cyclable protégée traversant tant nord-sud qu'est-ouest le secteur du PPU proposé. Est-ce qu'il y a d'autres conditions à ce type de chose? Est-ce que c'est possible d'envisager ce type de chose-là sans affecter les entreprises qui y sont déjà présentes?

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2025 Dans la mesure où la protection est maximale et la visibilité également est maximale, la visibilité des cyclistes par les camionneurs, nous, on est tout à fait en faveur de ce type de développement pour des transports actifs. On pense que ça pourra redynamiser le secteur. Et, par ailleurs, s'il y a des commerces qui s'installent aussi, ça crée aussi une clientèle intéressante.

2030 Donc la protection des pistes cyclables nous apparaît essentielle dans ce type de secteur parce que le camionnage n'a pas la visibilité idéale pour assurer la sécurité des cyclistes. Donc

comme je disais, des voies cyclistes protégées, qui ne sont pas simplement des bandes sur le côté des voies routières, seraient importantes. Et il faut vraiment se mettre dans la peau des camionneurs lorsqu'on dessinera ces pistes cyclables protégées pour assurer qu'il n'y ait pas de mauvaise surprise. C'est la dernière des choses que l'on souhaite tout un chacun.

2035

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Je voudrais aussi vous entendre un peu sur votre proposition de la mise sur pied d'un *comité de suivi afin d'informer les parties prenantes des développements, de la planification, de la réalisation des travaux, de la mise en place d'entraves routières* - je vous cite dans votre mémoire. Est-ce que vous pouvez nous parler un peu plus de votre vision de fonctionnement du comité? Puis est-ce qu'il serait possible, par exemple, d'y inclure des résidents, par exemple?

2040

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

Tout à fait. Tout à fait. C'est d'ailleurs une proposition qu'on a mise de l'avant dans le cadre des consultations qu'il y a eu récemment sur un autre secteur, la Cité logistique à valeur ajoutée. Donc oui, faire en sorte aussi qu'il y ait des résidents autour de la table, c'est tout à fait concevable.

2045

C'est sûr que le niveau technique, le type d'information qui est requis par les entreprises risque peut-être de différer de celui dont les résidents auraient besoin, mais qu'il y ait un canal de communication, c'est ça à la base notre proposition, qui il y aura autour de la table. Après ça, tous ceux qui ont un intérêt dans le fond à suivre l'évolution des travaux, à connaître à l'avance aussi les obstacles qui pourraient se poser, les entraves qu'il pourrait y avoir à la circulation routière, les interruptions même de circulation, tout ça, ça va être crucial pour des entreprises parce que l'impact sur leurs activités, sur leurs affaires, d'autant plus qu'il y a beaucoup de camionnage dans le secteur, va être de première importance.

2050

2055

Donc je dirais que le niveau de précision technique va peut-être un peu différer de ce dont les résidents environnants auraient besoin mais ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas être

2060

2065 à la même table qu'eux. Mais il faudra s'assurer qu'il y ait un canal de communication, puis de rétroactivité aussi de ces entreprises envers l'arrondissement. Si c'est l'arrondissement qui dirige ce comité-là, qu'il y ait possibilité pour les entreprises de se faire entendre lorsqu'il y a des mesures, des ajustements à prévoir entre les entreprises et ceux qui procèdent aux travaux.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

2070 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2075 Je voudrais revenir rapidement sur des points reliés à la question de mon collègue. Sur le plan du camionnage, à titre d'observateur peut-être justement de l'activité dans ce secteur-là, est-ce que vous avez noté une augmentation, une diminution ou une stabilité dans les mouvements de camionnage?

M. DAVID LABROSSE :

2080 Bien, clairement on assiste à une diminution, notamment avec la fermeture des fruits et légumes Métro dans le secteur. Auparavant, c'est un secteur qui était très axé sur l'agroalimentaire avec les installations de Steinberg. Donc évidemment, il y a eu une réduction importante là.

2085 Les principaux joueurs au niveau du camionnage dans ce secteur-là, vous avez un peu plus au nord-est – on n'en a pas parlé dans la présentation – mais vous avez POM qui utilise Marseille, qui tourne sur l'Assomption pour aller chercher le réseau autoroutier. Vous avez Coca-Cola, vous avez Natrel. Et on prend la peine de mentionner Hydro-Québec parce qu'ils ont des activités de camionnage assez importantes aussi avec les camions de service. Renaud-Bray qui ont un centre de distribution dans ce secteur-là, qui utilisent à la fois Marseille et à la fois Pierre-De Courbertin. De la façon que leur édifice est conçu, ils sont obligés d'utiliser Marseille pour rentrer et Pierre-De Courbertin pour sortir.

2090

2095 Et Expertech. Expertech, je vais amener la nuance qu'il s'agit... C'est une division Bell mais c'est la division Bell qui bâtit des réseaux. Donc eux, ils sont appelés à sortir très tôt le matin pour s'installer pour construire sur des chantiers. Donc ce n'est pas uniquement le technicien qui passe chez vous pour installer un modem. C'est vraiment les bâtisseurs de réseau. Donc eux, ils ont également une activité de camionnage qui commence très, très tôt le matin.

2100 **LE PRÉSIDENT :**

2105 Autre point de précision. Je veux être sûr de bien vous comprendre quand vous parlez de pistes cyclables. Est-ce que, dans votre vision, ça serait de consacrer une partie de la chaussée des rues en les séparant avec des bollards ou des choses comme ça, ou de construire ou quelque chose de plus accentué comme protection, comme par exemple ce qu'il y a le long du boulevard de Maisonneuve ou encore carrément des pistes en site propre?

M. DAVID LABROSSE :

2110 Nous, ce qu'on mentionne, c'est vraiment que ce soit une piste séparée. Donc à ce moment-là, les ingénieurs seront en mesure de proposer le meilleur équipement possible pour le trafic actuel. Nous, ce qu'on voulait attirer l'attention, c'est le trafic important de camions qui ont une visibilité réduite. Donc nous, tout ce qui est chaussée partagée ou voie cyclable, c'est-à-dire uniquement une piste cyclable peinte sur la rue, ce n'est pas souhaitable dans ce quartier-là.

2115 Ça pourrait mener à des incidents qu'on veut absolument éviter.

2120 Donc ça peut être quelque chose qui est un peu plus en retrait, qui donne une bonne visibilité aux camionneurs, comme ça peut être uniquement quelque chose avec une bordure bétonnée comme on voit sur le boulevard Maisonneuve.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors ça va?

Mme MARIE LEAHEY, commissaire :

2125

Ça va. Mes collègues ont posé des questions.

LE PRÉSIDENT :

2130

Madame Fréchette, Monsieur Labrosse, merci.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2135

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2140

Alors j'invite maintenant la Commission scolaire de Montréal. Bonsoir, Mesdames! Comme j'ai juste un nom, je vous demanderais de vous nommer toutes les deux pour les besoins de la cause.

Mme ÉMILIE AUCLAIR :

2145

Émilie Auclair, commissaire scolaire dans Mercier.

Mme CHRISTINE MITTON :

2150

Bonjour! Christine Mitton, conseillère stratégique au niveau de la présidence de la CSDM. J'accompagne madame la commissaire.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.