

que tous les gens qui sont ici vivent avec ça. L'échec, au final. Il ne faut pas être axé sur les résultats, je vais vous dire.

960

**Mme LUBA SERGE :**

Merci.

965

**LE PRÉSIDENT :**

Je comprends. Merci. Bonne soirée.

970

Alors, comme je l'ai annoncé tout à l'heure, on va maintenant prendre une pause de 15 minutes, donc on se retrouve ici même dans 15 minutes. Merci.

---

**PAUSE**

---

975

**LE PRÉSIDENT :**

980

Donc, la poursuite de cette audience d'expression des opinions sur le projet concernant le site Ray-Mont Logistiques, secteur Assomption Sud. Il nous reste trois intervenants et intervenantes.

985

Donc nous allons maintenant commencer avec Cassandra Charbonneau de la Mobilisation 6600 Parc-Nature. Alors, bonsoir.

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU, Mobilisation 6600 Parc-Nature :**

990

Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

995

Vous avez 10 minutes pour votre présentation. Par la suite, on a également 10 minutes d'échange avec les commissaires et vous. Alors, on vous écoute.

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1000

Parfait. Alors, pour rappel, Mobilisation 6 600 parc-nature est le principal mouvement d'opposition au projet de Ray-Mont Logistiques. C'est une mobilisation citoyenne qui est née au moment où le promoteur s'est installé, et qui a pour mission de préserver, notamment, les espaces verts dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et la qualité de vie et la santé de la population.

1005

Le nom Mobilisation 6 600, comme vous le savez peut-être, est le fruit d'une mobilisation pour obtenir une consultation publique à l'OCPM, en 2018, qui a nécessité la récolte de 6 600 signatures. Il en fallait 5 000. Les gens se sont levés en plein hiver, sont sortis, ont sonné aux portes et ont commencé à expliquer de zéro. Vous savez ce qui s'en vient dans le secteur, le projet Ray-Mont Logistiques, qu'est-ce que Ray-Mont Logistiques? Personne ne le savait, donc il a fallu tout expliquer par le menu, directement en personne, en porte à porte, parce que les pétitions électroniques ne passaient pas à la Ville à ce moment-là.

1010

1015

Donc, c'est vous dire à quel point cette mobilisation-là a commencé par les institutions démocratiques. C'est vous dire à quel point cette mobilisation-là a cru aux instances démocratiques. Et c'est vous dire à quel point on est ailleurs maintenant, tout en étant ici. On y croit encore, mais le niveau de cynisme, le niveau de colère a grandement augmenté et d'une manière tout à fait légitime et compréhensible lorsque des citoyens et des citoyennes sans histoire qui se qualifient parfois elles-mêmes de petites madames ordinaires, sortent dans la rue et vont bloquer des conteneurs de

1020

bon matin. Certaines préparent même des muffins et du café pour les troupes, c'est qu'il y a une petite faillite des institutions démocratiques et on est en train de glisser.

1025

Lorsque les gens se mobilisent, rédigent des mémoires, sont polis, font des recherches, se documentent, en appellent aux médecins, aux tables de quartier, aux... Tous les mémoires que vous avez aujourd'hui, ou presque, par les institutions, ont été sollicités directement par des membres de la mobilisation que je pourrais nommer, mais je ne le ferai pas, parce que ce sont des petites fourmis discrètes qui travaillent d'arrache-pied depuis huit ans.

1030

Il y a toute une communauté qui est née autour de cette mobilisation-là, vous en avez entendu parler aujourd'hui. On se mobilise, on éduque, on s'éduque nous-mêmes, on fait des activités qui sont parfois festives, parfois éducatives, parfois familiales, parfois plus militantes. Des marchés de Noël, des plantations d'arbres, des visites guidées, des soirées d'observation d'insectes, de chauves-souris, des inventaires de biodiversité, des discussions avec des producteurs agricoles, avec des foires agricoles, des projections de films, des activités ludiques, des spectacles de cirque, des spectacles musicaux, des lectures de poésie, des déambulateurs...

1035

On a tout fait. Absolument tout fait. Et il y a une communauté qui est née de ça, et c'est un travail colossal, bénévole, qui n'est absolument pas comptabilisé. Et personne ne va venir mettre un chiffre sur la valeur ajoutée de ce travail-là. Pourtant, il crée une communauté en santé, tissée serrée, résiliente. Et ça, ça a une valeur qui surpasse largement la valeur dite ajoutée d'un projet comme Ray-Mont Logistiques.

1040

1045

Venons-en au projet comme tel. Quand on parle du projet de Ray-Mont Logistiques, on regarde souvent le quadrilatère formé par le secteur dit Assomption-Sud-Longue-Pointe, qui est un secteur en partie industriel. Mais on voit bien par les images aériennes qu'il s'insère dans un tissu urbain. On voit le quartier Notre-Dame des Victoires au nord, une portion d'Hochelaga-Maisonneuve, Viauville. On voit aussi les enclaves Daigle-Beauclair qui sont plus à l'est.

Quand on regarde la ville comme ça – photo d'automne, on en a dans toutes les saisons à peu près – on voit bien les duplex, les triplex, les coopératives d'habitation, on voit la ville. C'est une

1050 verrue urbaine qui s'insère dans un milieu dense et habité, même si le site comme tel est zoné industriel.

1055 Des conteneurs, normalement, ça va dans un port. Ray-Mont transborde des marchandises agricoles, des trains, aux conteneurs maritimes qui vont partir par camion dans le port de Montréal pour exportation par navire. C'est une activité portuaire. Et elle devrait se tenir dans un port. Ça, c'est une expansion portuaire qui ne dit pas son nom et qui s'insère dans un milieu de vie.

1060 C'est un dangereux précédent que les conteneurs aient traversé la rue Notre-Dame. Pour une première fois. Et ce qu'on voit là, c'est un 8 % de sa surface, ce n'est rien du tout comparé aux 15 000 conteneurs qu'ils souhaitent manutentionner à terme, qui plus est, avec des heures d'opération 24 heures sur 24, parce que Ray-Mont Logistiques est un promoteur qui ne sait pas se faire dire non et qui n'accepte pas d'être limité dans ses heures d'opération.

1065 Donc, s'il se fait dire 7 à 7, il menace de poursuites jusqu'à ce que le gouvernement accepte de revoir les heures d'opération, et ainsi de suite. Il poursuit la Ville, conteste le règlement sur le bruit et les nuisances de la Ville, et conteste ses heures d'opération.

1070 Le règlement qu'il contestait au niveau des nuisances de l'arrondissement, notamment sur le bruit, ça, c'est tombé avec l'entente, l'entente qui sera caduque si l'article 89 n'est pas retenu. Nous souhaitons que l'article 89 ne passe pas, nous vous demandons de n'accorder aucune dérogation, de recommander que la Ville n'accepte aucune dérogation à l'entreprise, même si ça devait remettre sur le tapis la poursuite et l'entente et que la question du règlement sur le bruit, Ray-Mont pourrait à nouveau le contester, parce que rien n'indique qu'il ne trouvera pas une façon de contourner le règlement et de s'assurer qu'il ne subisse jamais vraiment les nuisances, qu'il ne soit pas contraint de se conformer au règlement, notamment avec la mesure de mitigation payée par les contribuables sur la friche ferroviaire, qui est l'achat d'une portion de la friche, ce qui est appelé la bande du CN avec un ouvrage antibruit dont la Ville deviendrait responsable.

1080 Et donc, partant de là, si cette mesure devait s'avérer inefficace parce qu'aucun expert n'est venu nous expliquer en quoi cette mesure serait efficace déjà, bien, l'entrepreneur aurait le beau

jeu de dire « Je ne suis pas responsable de cet ouvrage et donc, je n'ai pas à me conformer au règlement sur le bruit ».

1085 D'autant plus que ses activités impliquent des voyages du CN, comme vous le savez. Plusieurs centaines de wagons de trains quotidiens, et donc, les nuisances liées au CN seraient-elles efficacement mitigées par cet ouvrage antibruit? On peut fort en douter, vu qu'on a déjà des bruits de trains qui proviennent du port, et qui sont beaucoup plus éloignés que ça.

1090 On parle de 600, 700, 800, 900 mètres, et on les entend. Un train sur les freins, ça s'entend à 1 kilomètre à la ronde. Qu'est-ce qu'un mur va faire? Qui plus est, surtout si les trains se rapprochent des résidences, en fait, au lieu de s'en éloigner, parce qu'avec la réactivation de la friche ferroviaire, c'est ce qui risque d'advenir.

1095 Alors pour ce qui est des dérogations comme telles, elles ne sont absolument pas de nature à protéger les citoyens ou à améliorer leur qualité de vie. C'est même un peu insultant quand on entend l'entrepreneur dire « Je vais planter tant d'arbres » alors que nous-mêmes, citoyens, avec nos pelles, nos bras, puis notre volonté, on a réussi à en planter beaucoup plus lors de nos plantations citoyennes dans le boisé Steinberg, notamment pour empêcher le projet de prolongement Assomption-Souligny, projet qui a été abandonné dans la portion du boisé Steinberg, 1100 fort heureusement, mais qui demeure au goût du jour dans la portion sud, notamment au bénéfice de Ray-Mont Logistiques et l'expansion portuaire.

1105 C'est une porte ouverte à une catastrophe de faire payer les contribuables pour des mesures de mitigation, des dérogations, une route, en plus du coup qu'on va subir sur notre santé.

1110 Pour cette raison, on vous demande, avec respect, de recommander l'abandon des dérogations, quitte à renégocier l'entente avec Ray-Mont, quitte à ce que la poursuite revienne puisque de toute façon, la Ville lui verse 17 millions de dollars, en dépense 12 pour l'acquisition de la friche. Je ne sais pas combien coûte un bassin de rétention, mais il y a un coût à ça, certainement, plus les autres aménagements. Donc on est rendu déjà à plusieurs dizaines de millions, vraisemblablement.

Est-ce qu'on ne serait pas mieux tout simplement de suivre la voie des tribunaux et de payer les dommages et intérêts qui seraient encourus par le non-octroi du permis qui a mené lieu à cette saga judiciaire qui n'en finit plus de ne pas se finir? Voilà.

1115

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Merci beaucoup. On a évidemment quelques questions pour vous.

1120

Bon, vous représentez la mobilisation, donc je vais en profiter pour vous demander comment... quelles sont vos relations entre la mobilisation et les autres acteurs concernés, notamment, la Ville, l'arrondissement, la santé publique, tous ceux qui peuvent être... On a parlé tantôt, le représentant du CIUSSS est venu parler, là, d'une collaboration de tous les acteurs concernés. Évidemment, Ray-Mont Logistiques, le promoteur et l'arrondissement ont répondu à notre question où on demandait quelles étaient les activités de communication, de relations avec les citoyens. Ils ont répondu par écrit, vous avez probablement vu leur réponse.

1125

J'aimerais savoir : vous, du côté de la mobilisation, d'expérience des dernières années, des relations avec les différents intervenants?

1130

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

Avec la santé publique, c'est inégal. Il a fallu les solliciter beaucoup, beaucoup, beaucoup, beaucoup, beaucoup. Et là, il devait y avoir une étude, une EIS lancée sur le projet de prolongement Assomption-Souligny. Apparemment, ce projet-là est tombé quand la Ville a décidé de renoncer au tracé dans le boisé Steinberg.

1135

Apparemment, ça changeait la donne, alors que pour nous, ce n'était absolument pas problématique, ça, c'était même un gain politique annoncé, là, qu'ils abandonnent le tracé dans le boisé Steinberg. Ils ont choisi d'attendre au moment où ils annonçaient aussi l'entente avec Ray-Mont Logistiques pour faire... équilibrer une mauvaise nouvelle avec une meilleure, disons.

1140

1145

On sentait que la décision avait déjà été prise il y a longtemps, mais néanmoins, on nous forçait à nous mobiliser sur un gain potentiel qu'on n'aurait pas eu si on n'avait pas poursuivi la mobilisation.

1150

Maintenant, en ce qui concerne la Ville, les relations... Il y a une communication, il y a un canal de communication, il y a un espace de dialogue qui a été ouvert. Par contre, il faut dire que les relations ont été très difficiles suite à l'annonce du verdict de la Cour d'appel qui donnait raison à Ray-Mont avec l'apparition de la poursuite de 373 millions, ça a eu l'effet d'un bâillon. Ça a coupé les ponts avec les élus, ça a affecté les relations avec entre les élus et les citoyens. Il a fallu reconstruire ça.

1155

Donc il y a eu un prix à cette poursuite-là, déjà, sur la qualité des relations entre les élus et les citoyens. J'ose croire qu'on est ailleurs maintenant, puis que ça s'est amélioré, mais on sent toujours nos élus sous une pression immense, de revoir la poursuite revenir, et là ils devront en répondre devant tous les Montréalais.

1160

Et nous, on sera là pour les épauler et faire comprendre aux gens de la nature de cette poursuite-là et les coûts à aller de l'avant avec un tel projet et des tels aménagements qui ne profitent qu'aux promoteurs. Je pense que les gens, quand on explique les choses, comprennent et peuvent comprendre et appuyer leurs élus dans ce sens. C'est un travail qui est difficile à faire, mais on le fait déjà depuis huit ans.

1165

On peut le faire à l'échelle de Montréal et du Québec au complet si on nous en donne l'occasion, absolument. On va le faire maintenant pour ce qui est des relations entre et Ray-Mont Logistiques et les citoyens, c'est un rapport... Je ne vais pas employer le mot relation, parce que ça implique une mutualité et une certaine forme de consentement. Je parlerai plus d'un rapport de force ou d'un rapport utilitariste. Chaque fois qu'il y a communication avec les citoyens ou tentative de, c'est dans le but d'instrumentaliser la chose et c'est d'un pénible difficile à décrire.

1170

Pour avoir participé à l'instance de concertation et au groupe thématique Ray-Mont Logistiques, comme plusieurs de mes collègues de la mobilisation, ce qu'on a vu, c'est un

1175 promoteur qui disait à chacune de nos demandes « Ah, on pourra en parler ou on pourra regarder tel aspect des choses ». Et finalement, ça ne s'est jamais avéré.

1180 On a proposé que, par exemple, les rails soient entièrement accueillis sur son terrain à lui, que le CN ait une servitude sur son terrain de manière à aménager un véritable espace tampon, puis de bonifier sa butte pour quelque chose comme ce que fait le port. Une grosse butte, vraiment colossale, là, qui pourrait vraiment mitiger les nuisances.

1185 Puis on s'est juste fait répondre « Ah, on pourra le regarder, on pourra voir, ça dépend de la courbure des rails... ». On demandait qu'il n'y ait pas d'opération de nuit. Finalement, le promoteur a conclu qu'il pourrait aménager des périodes de repos la nuit. Qu'est-ce qu'une période de repos? Le lunch des employés, on ne sait pas.

1190 C'était largement insuffisant, insatisfaisant et dans ses premières, toutes premières approches avec les citoyens, donc, quand il a voulu s'implanter à la base, ce qu'il a présenté, ce sont des mesures de mitigation fantaisistes, farfelues et fantasques, qui impliquaient des bassins où des gens faisaient du *paddleboard*, il y avait des parcs à chien, des murs d'escalade, une vue surplombant le fleuve avec plus de port de Montréal entre son terrain et le fleuve. Absolument fantasmagorique venant d'un homme qui aujourd'hui nous dit qu'il ne peut pas planter plus que 100 quelques arbres parce que ça prend de la place. Il était prêt à faire des bassins où on fait du kayak, là.

1195 C'est le personnage, il est haut en couleur. Il n'est pas inintéressant, en ce qu'il est très divertissant. Maintenant, il présente des traits de personnalité qui s'apparentent à ceux d'un pervers narcissique. Ce n'est pas le diable en personne, mais c'est un narcissique ordinaire comme il y en a malheureusement plusieurs dans le monde des affaires, et j'en veux pour preuve cet article du journal Les affaires où il dit « le jour où mon oncle s'est tassé », en référence au fait qu'il a pris la compagnie comme ça, les rênes de la compagnie, en congédiant son oncle et 50 % des effectifs, dont plusieurs membres de sa famille. C'est vous dire à quel point il n'en a rien à faire des citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve.

1200

1205 **LE PRÉSIDENT :**

Et les autres paliers de gouvernement, Québec, Ottawa, CN, port...

1210 **Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1210 CN, difficile. Canal de communication à peu près absent. On nous a promis des arbres en compensation d'une coupe qui avait été faite et qui avait affecté vraiment les gens de la coop, surtout de voir des arbres abattus près des rails. Il ne s'est toujours rien passé avec ça. Donc, je dirais qu'on a le nom d'un interlocuteur, là, au CN, à qui parler. Est-ce qu'il répond? Pas toujours.  
1215 C'est difficile.

Je sais qu'il existe un tel canal dans le sud-ouest à Pointe-Saint-Charles avec le CN, c'est donc que c'est possible. Mais ce n'est pas dans la culture de l'entreprise.

1220 Le port, c'est... Il y avait un canal, quand même, de communication. Mais c'est souvent un canal où c'est difficile de faire passer les messages vers le port. C'est plus le port qui fait passer ses messages vers nous, bien qu'il y ait des efforts qui ont été faits de la part du port pour faciliter la communication. Et je pense qu'il y a, au port, ou il y avait, des gens de bonne volonté qui tentaient de faire aussi passer les messages de la population.

1225 Mais c'est quelque chose qui est à construire, à reconstruire. Et c'est difficile. Le nombre de fois où il faut répéter les choses, appeler en pleine nuit la capitainerie parce qu'il y a des bateaux à quai qui vrombissent, parce que ça fait un bruit quand il y a des opérations bateau plus manutention de conteneur. Parfois, ça crée un bruit de fond dans tout le quartier, qui se réverbère sur certains  
1230 murs, pas d'autres. Ça crée une espèce de blob sonore.

Et puis, des fois, c'est arrivé qu'on se fasse répondre par des inspecteurs qui débarquent « bien oui, mais c'est un bruit de fond ». Bien, c'est précisément ça le problème. Des activités qui créent un bruit de fond en pleine nuit de façon constante, ça devient problématique.

1235

1240

Il y a des efforts qui sont faits, là, il faut le noter, mais encore là, le temps, l'énergie qu'il faut mettre, non seulement nous-mêmes pour le faire communiquer, appeler le port, se plaindre, pour inciter les autres à le faire aussi parce qu'il y a un peu la culture du « on ne veut pas déranger », puis on passe pour des chaleurs, quand on appelle, on n'aime pas ça. On n'aime pas ça, chialer. Ça ne paraît pas, mais... On n'aime pas ça.

1245

Donc, ce sont des efforts à faire, à refaire. Pour ce qui est des élus, on a... provinciaux, on a en ce moment une belle écoute dans les deux arrondissements. Il y a des choses qui sont faites, qui sont demandées, mais encore là, il faut pousser, puis, c'est ce qu'ils nous demandent de faire, poussez-nous.

1250

Des fois, on aimerait que ce soit plus. On aimerait des prises de position plus fermes qu'on finit par obtenir à force d'insistance.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Luba?

1255

**Mme LUBA SERGE :**

C'est un peu... ça suit un peu... Vous avez... Dans le mémoire, vous dites à plusieurs reprises que vous avez demandé des études d'impact et il n'y en a pas eu. Qu'est-ce qui est arrivé? Comment... Vous avez demandé ça à la santé publique, j'imagine, ou il y a eu d'autres demandes?

1260

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

Entre autres. La santé publique, c'est une des instances. Le BAPE. On a demandé un BAPE. On n'en a pas eu, parce que le projet en lui-même ne mène pas directement à un BAPE. Par contre, le ministre de l'Environnement a le pouvoir discrétionnaire de décréter un BAPE.

1265

1270 On a demandé aussi plus largement des études environnementales complètes, qui prennent en compte l'ensemble d'un secteur et non pas des parcelles de projet. Et les choses sont analysées par morceaux en ce moment. Tout est fragmenté. Lorsqu'elles le sont, analysées. Donc le projet de Ray-Mont, c'est la phase 1 qui a été analysée, et sans prendre en compte la phase 2 à venir. Donc, ça devient très difficile de dire non à quelqu'un quand on a autorisé déjà sa phase 1, phase 2, etc.

**Mme LUBA SERGE :**

1275 Alors, c'est la même chose, alors. Il faut redemander à chaque fois et refaire... redemander pour les différentes phases, pour les différents morceaux. C'est ça qui arrive, c'est l'effort encore...

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1280 Oui, et ça crée une vision en silo. Les nuisances du port, ça devient une chose. Les nuisances de Ray-Mont, pour sa phase 1, ça devient une chose, la route Assomption-Souigny, ça devient une autre chose, alors qu'on doit regarder l'ensemble du secteur. Il faut avoir une vision globale puis arrêter de regarder les choses à travers un rectangle.

1285 **Mme LUBA SERGE :**

Et pour vous, ça serait la santé publique, qui s'occuperait de cette façon... qui pourrait le voir dans son ensemble, pensez-vous?

1290 **Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1295 C'est peut-être ce qu'on a de meilleur à date. On a retourné toutes les pierres pour savoir quelle serait la meilleure façon et la meilleure façon, semble-t-il, n'existe pas. La santé publique ne fait pas d'études globales et lorsqu'elle en fait, elle demande d'avoir un partenaire. Donc qui serait le partenaire? Il faudrait que ça soit Ray-Mont Logistiques sur Ray-Mont Logistiques, pour ce qui

est du prolongement routier, il faudrait que ça soit la Ville, le partenaire... Donc, c'est ça qui rend les choses très difficiles.

**Mme LUBA SERGE :**

1300

O.K., merci.

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1305

Plaisir.

**LE PRÉSIDENT :**

1310

En 2019... Je m'excuse, j'ai encore des questions et j'en profite parce que, quand même, vous représentez la mobilisation, donc je pense qu'on peut accorder un peu plus de temps pour vous.

1315

En 2019, dans le rapport de de consultation publique de l'OCPM, parce que je fais du pouce sur ce que vous venez de dire sur l'ensemble des nuisances, il y avait une des recommandations qui était d'avoir des mesures... je ne sais pas si c'est en temps réel, je ne me rappelle plus les termes exacts, mais des prises de mesures, des différents types de nuisances et que ce soit transparent, donc communiqué aux citoyens.

1320

Est-ce qu'il y a de telles des nuisances qui sont faites, ou pas, et est-ce que c'est quelque chose que vous continuez de demander ou d'exiger que ce soit fait?

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1325

C'est quelque chose que l'on continue de demander, assurément. Je pense qu'il y a une volonté d'installer une station mobile. Je me tourne vers une collègue. Cinq capteurs qui seraient installés dans le secteur, c'est à venir. Donc ça, c'est à force de le demander, parce qu'actuellement,

juste dans Hochelaga, il y a une seule station de mesure de la qualité de l'air qui mesure un seul polluant, donc on peut bien avoir la meilleure qualité de l'air à Montréal si on ne mesure pas les polluants.

1330

**LE PRÉSIDENT :**

O.K., donc, les cinq capteurs c'est pour les polluants atmosphériques? O.K.

1335

Vous avez parlé de la demande concernant les heures d'opération du site, et de la demande ou la volonté du promoteur de possiblement aller à 24 heures par jour. Donc, je comprends qu'il y a une demande de faite au ministère de l'Environnement et que quelqu'un aurait obtenu la demande? Est-ce que c'est exact?

1340

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

Oui, bien, le ministère de l'Environnement a reçu la demande de Ray-Mont d'étendre ses heures d'opérations 24 heures sur 24. Il était limité de 7 heures à 7 heures, il a contesté ça et puis c'est allé en règlement hors cour. Il devait resoumettre une demande et le gouvernement a donc accepté de réexaminer ses heures d'opération.

1345

**LE PRÉSIDENT :**

O.K., mais vous avez eu, donc... ça a été rendu public?

1350

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

Bien, on parlait de relations avec les députés, donc ça sert à ça, des députés, de nous informer de ce genre de choses.

1355

**LE PRÉSIDENT :**

1360 O.K., bien, si vous l'avez, vous pouvez le transmettre à notre consultation.

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1365 Je ne sais pas s'il y a un document comme tel, mais on va vérifier. Oui c'est ça, la décision n'est pas prise, donc c'est à l'étude, c'est en évaluation.

**Mme LUBA SERGE :**

1370 Mais je veux juste confirmer. Alors la demande c'est 24 heures par jour, pas jusqu'à minuit, mais 24 heures, 7 jours par semaine, c'est ça?

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1375 Oui, c'est ça la demande. Après, est-ce que le gouvernement va dire, bien, 5 heures du matin à minuit, comme le port, pour s'arrimer au port. C'est possible. Ce n'est pas davantage acceptable à nos yeux.

**LE PRÉSIDENT :**

1380 Merci beaucoup.

**Mme CASSANDRE CHARBONNEAU :**

1385 Plaisir.