

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente de la commission
M. DAVID HANNA, commissaire
M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire
M. MATHIEU BARDIN, secrétaire-analyste

Assomption Sud-Longue-Pointe

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 12 mars 2019 à 19 h
Plaza Antique, 6086 Sherbrooke Est
Salle Apollo-Zena
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 MARS 2019.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1

PRÉSENTATION DU PROJET :

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC	7
M. DANIEL MATHIEU	10
M. ÉRIK PROVOST.....	13
M. DANIEL BEAULIEU.....	15
M. DANIEL MATHIEU	19

PÉRIODE DE QUESTIONS :

Mme Anaïs Houde	21
M. François Gagnon	28
Mme Monique Normand.....	34
Mme Patricia Clermont.....	40
M. Robert Viau	44
Mme Marie-Claude Lamoureux	47
M. Julien Bourbeau.....	53
Mme Lucie Beaudoin.....	56
M. Raymond Moquin.....	66
Mme Émilie Dupuis.....	71
M. Bernard Bossé	77
Mme France Hamel	79
M. Laurent Lemieux	81
M. Grégoire Claveria.....	84
Mme Laurie Damme	87

MOT DE LA FIN	90
----------------------------	----

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Un petit moment encore à tout le monde pour se trouver des places. Il en reste plusieurs à l'avant, mais il y en a aussi un peu partout. Je vous invite à vous assoir pour vous joindre à nous pour le début de la soirée d'information de cette commission.

10 Alors, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Est-ce que vous m'entendez bien au fond? C'est bon. Un instant, je vais arranger mes choses.

15 Alors, bonsoir. Et bienvenue à cette soirée d'information. Je vous souhaite la bienvenue. Et c'est une séance d'information organisée par l'Office de consultation publique de Montréal et ça porte sur la vision proposée par la Ville pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe.

20 Cette séance d'information se déroulera en français, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire. The meeting will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the Commission in English, you're welcome to do so.

25 Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier m'a confié la présidence de cette commission. Je suis secondée par deux autres commissaires, Messieurs Bruno-Serge Boucher et David Hanna. Nous sommes appuyés dans nos travaux par monsieur Mathieu Bardin qui agit à titre de secrétaire analyste.

30 D'abord, permettez-moi de remercier l'ensemble des personnes contribuant au bon déroulement de cette soirée d'information. Merci à Brunelle-Amélie Bourque et Annick Pouliot pour l'organisation et la logistique. Merci à Élisabeth Doyon, Marc-Olivier Lamothe, Joseph Tchinda Kenfo, Hadrien Chénier-Marais, Louis-Alexandre Cazal, à la table d'accueil et au

kiosque de l'OCPM. Ils seront là pour vous donner toute l'information disponible. Merci aussi à Gilles Vézina, attaché de documentation à l'Office. Il est la personne ressource que vous devrez contacter pour tous renseignements supplémentaires. Ses coordonnées se trouvent dans le dépliant de la consultation, disponible à la table d'accueil.

35

Nous saluons également Cindy Lavertu, sténographe chargée de la transcription de l'ensemble des propos tenus ce soir. Ces transcriptions seront disponibles sur le site Internet de l'OCPM dans quelques jours et en version papier au bureau de l'OCPM. Merci à Stéphane Leclerc à la sonorisation et à l'enregistrement ainsi qu'à madame Alicia Sudre, responsable de la Webdiffusion, chargée de la captation vidéo.

40

Cette soirée d'information est diffusée en direct sur la page Facebook et sur le site de l'Office.

45

Merci à monsieur Frédéric Tougas, photographe. Sachez que l'OCPM a l'habitude de prendre des photos et des vidéos pendant la séance, c'est pour ses archives ou pour utilisation future. S'il y a des gens qui ne veulent pas être photographiés, veuillez avertir la table d'accueil.

50

Nous saluons la halte-garderie que vous avez vue en entrant, Crétavie.

55

Nous remercions également l'ensemble des personnes qui partagent avec vous depuis seize heures (16 h) leur vision du secteur dans la vingtaine de kiosques d'information que vous avez vus dans la salle voisine. Enfin, je souligne la présence dans la salle de madame Dominique Ollivier, la présidente de l'Office.

60

Quelques mots maintenant sur la consultation publique et sur l'Office. La consultation est avant tout destinée aux citoyens. Ceux-ci ont le droit d'être renseignés sur les éléments susceptibles de modifier leur cadre de vie et de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les élus.

65 L'Office de consultation publique de Montréal est neutre et indépendant. Ses consultations n'ont pas pour objet de faire la promotion d'un projet ou d'une vision. Les commissaires ne sont ni des élus ni des fonctionnaires. Ils sont indépendants. Tous les membres de la commission sont liés par un code de déontologie dont vous pouvez prendre connaissance à la table d'accueil ou encore une fois sur le site de l'Office.

70 Concernant la consultation qui commence ce soir, le Conseil municipal de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal fin que se tienne cette consultation sur la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe. Il est précisé dans la documentation de la Ville que ce mandat vise d'abord à soumettre au débat l'approche préconisée par la Ville en matière d'attraction de nouvelles entreprises en milieu urbain dense, le tout en respect des principes de développement durable et d'une saine cohabitation avec les milieux résidentiels. Et aussi, bonifier la vision, les orientations de développement économique ainsi que les orientations d'aménagement développées par la
75 Ville dans son document intitulé « Écoparc industriel de la grande prairie, document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe ».

80 Ce document de vision de 60 pages a été transmis à l'Office en janvier 2019. Ce document ainsi que la documentation relative à la consultation ont été mis à la disposition du public sur le site de l'Office à partir du 8 février 2019. Toute cette information est aussi en version papier au bureau, que vous pouvez consulter au bureau de l'Office.

85 Pour cette consultation, l'OCPM a distribué plus de 40 000 dépliant d'information dans et aux alentours du secteur visé.

90 Les responsables du projet à la Ville de Montréal tout comme à l'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve sont présents ce soir pour vous présenter les grandes lignes de leur vision et pour répondre aux questions du public et de la commission.

La commission, tous les travaux de la commission se dérouleront en deux temps. La première partie ce soir est la séance d'information. L'expression des opinions se fera dans un deuxième temps. Ce soir, il s'agit de permettre aux citoyens d'obtenir de l'information sur le dossier. La commission écoutera toute personne qui veut poser des questions. Cette première
95 partie est consacrée à l'information. Ce n'est pas encore le temps d'exprimer les opinions.

L'expression des opinions est la seconde étape de cette consultation. Ce sera le moment de nous faire part de vos opinions, de vos préoccupations et de vos commentaires.

Dès demain, mercredi le 13 mars et jusqu'au 18 avril à seize heures (16 h), vous
100 pourrez nous faire parvenir en ligne ou par courrier vos opinions écrites. Vous pourrez aussi vous inscrire pour venir présenter votre opinion à l'oral lors des séances d'audition qui débuteront le 23 avril ici même.

Vous êtes invités à nous faire part de votre opinion et l'Office vous encourage à le faire
105 de différentes manières. Tous les détails sont précisés sur le site Internet de la consultation et dans le dépliant que vous pouvez trouver à l'accueil.

À la suite des séances d'audition, la commission analysera toute l'information qui lui a
110 été soumise et elle fera rapport à la mairesse et au président du Comité exécutif de la Ville de Montréal. Ce rapport sera rendu public quelques semaines plus tard.

Je rappelle que les rapports de l'Office de consultation publique de Montréal n'ont
115 qu'une valeur consultative. Les décisions qui seront prises ensuite appartiennent aux élus.

Dans quelques instants, les représentants de la Ville et de l'Arrondissement vous
présenteront leur vision pour le territoire Assomption Sud-Longue-Pointe. Ils disposeront de 20
minutes. Après cette présentation, nous prendrons une pause d'une quinzaine de minutes.
Vous pourrez en profiter pour continuer de visiter les kiosques d'information dans la salle
120 voisine, mais ce sera surtout le temps pour les personnes qui désirent poser des questions,
d'aller s'inscrire au registre à la table d'accueil.

125 Au retour de la pause, j'inviterai les personnes qui se sont inscrites à se présenter ici à la table devant nous, selon l'ordre d'inscription. Afin que les familles puissent retourner à leurs obligations, elles auront la priorité de parole. Alors, merci beaucoup de le préciser à la table d'accueil lors de votre inscription. Il est très important que tout le monde puisse s'exprimer.

130 Nous encourageons toutes les personnes présentes ce soir à poser leurs questions et nous mentionnons plus particulièrement les femmes, qui selon nos statistiques à l'Office, participent moins au processus de consultation. La voix des femmes est importante. Je vous encourage à vous inscrire pour poser des questions sur la vision proposée par la Ville.

135 J'invite aussi les gens à venir formuler au micro les questions que vous auriez posées aux kiosques, comme ça elles pourront être enregistrées et sténographiées.

Chacune des personnes inscrites aura le droit de poser deux questions par intervention. Je vais vous demander de limiter vos préambules pour permettre à un plus grand nombre de participants de venir poser des questions.

140 Le registre pour s'inscrire à poser des questions va rester ouvert jusque vers vingt-et-une heures (21 h) et vous pouvez vous réinscrire si vous avez d'autres questions à poser après les deux de votre première allocution. Vos questions devront toujours m'être adressées et moi je solliciterai la Ville pour répondre aux questions. Par ailleurs, mes collègues et moi-même pouvons intervenir aussi pour obtenir plus d'information.

145 Si une réponse ne peut pas être apportée ce soir, la commission veillera à ce qu'une réponse écrite soit transmise dans les meilleurs délais. Toutes les réponses seront rendues publiques dans les prochains jours et elles feront partie du dossier de documentation, toujours sur le site Internet de l'Office ou en version papier dans les bureaux de l'Office que vous pouvez consulter.

155 Finalement, très important, j'ai une tâche importante, celle de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous de bien se renseigner sur le projet proposé lors de cette soirée d'information. Pour y arriver, il faut un climat serein et courtois. C'est pourquoi nous ne tolérerons ni manifestations ni remarques désobligeantes, propos diffamatoires ou attitude méprisante. Je vous invite aussi à ne pas applaudir lors des interventions.

160 Je vous invite à activer la fonction « silence » de vos téléphones cellulaires, si vous en avez.

165 J'invite maintenant, Daniel Mathieu, commissaire au service du développement économique de la Ville de Montréal à nous présenter les personnes ressources qui l'accompagnent ce soir à la table de présentation comme dans la salle puis à nous présenter la vision proposée par la Ville de Montréal pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe.

M. DANIEL MATHIEU :

170 Alors merci, Madame la présidente. Alors oui, Daniel Mathieu, je suis commissaire au développement économique au service de développement économique de la ville de Montréal. Je suis ce soir accompagné de mes collègues de la Ville de Montréal. En fait, d'abord Pierre-Paul Savignac qui est directeur de l'aménagement urbain des services aux entreprises à l'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Ensuite, Érik Provost qui est conseiller en aménagement et chef d'équipe au service de l'urbanisme et de la mobilité. Et finalement, Daniel Beaulieu qui est ingénieur chargé de planification aussi au service de l'urbanisme et de la mobilité.

180 Je tiens aussi à préciser qu'on est accompagnés ce soir d'autres collègues et de partenaires qui pourront répondre à vos questions dans la soirée, entre autres le Port de Montréal, le ministère de l'Économie, le ministère des Transports, Hydro-Québec, la STM et plusieurs autres.

185 Alors, d'abord merci beaucoup de vous être déplacés en si grand nombre pour participer à cette étape de planification développement du territoire. C'est pour nous, avec grand enthousiasme qu'on aborde cette première étape. Vraiment c'est important de fixer que c'est une première étape qui va nous permettre de développer ensemble une nouvelle vision pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe.

190 Notre présentation de ce soir va être assez courte. On a seulement 20 minutes. Alors, on va se concentrer sur les principaux éléments de la vision et des orientations qui en découlent. Alors, sans plus attendre, pour introduire la présentation, je vais céder la parole à mon collègue de l'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, monsieur Savignac.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

195 Merci. Alors, quelques mots en introduction sur le contexte et l'historique du secteur. Avant de définir le secteur de façon géographique, j'aimerais mettre de l'avant une caractéristique fondamentale de ce secteur, c'est un secteur mixte. C'est donc un secteur résidentiel qui est un milieu de vie pour plus de 1 600 ménages et au-delà de 3 500 personnes, des gens qui vivent à l'intérieur du secteur, mais également des milliers de familles qui vivent aux alentours du secteur, et le secteur voisin comme Viauville, à l'ouest par exemple.

205 Donc, une des caractéristiques fondamentales c'est cette mixité. Il y a deux secteurs enclavés, des secteurs résidentiels qui vivent des nuisances associées à la cohabitation industrielle depuis des décennies. Des nuisances qui sont associées également au fait qu'ils sont peu desservis en commerce de proximité. On pense à des épiceries par exemple et en espace vert.

210 Cette situation s'explique par le fait qu'il y a un riche passé industriel dans le secteur et que les industries qui étaient implantées là avaient besoin de gens qui travaillaient à proximité. Donc, un quartier mixte s'est développé. Mais avec les mutations économiques qu'on a

vécues ici comme ailleurs, les entreprises manufacturières ont quitté et de vastes terrains sont devenus vacants et sous-utilisés.

215 Il faut bien comprendre que les entreprises dès le départ ont été attirées à cause des infrastructures de transport extrêmement structurantes pour une ville. On pense au port, on pense aux voies ferrées, aux voies de circulation.

220 Les vastes terrains vacants qui sont sous-utilisés en ce moment sont des occasions de développement important pour la relance économique de l'est de Montréal. C'est donc un territoire avec un énorme potentiel. C'est pourquoi il a été identifié comme secteur de planification stratégique dans le schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Montréal.

225 En 2017, un projet, une vision pour le secteur a été développée, c'est un parc d'entreprise voué à la logistique. Cette vision qui a été présentée au public a fait couler beaucoup d'encre et a immobilisé les citoyens autour. De nombreuses consultations ont été organisées à cette occasion, notamment en 2017 trois consultations de l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. En janvier, une consultation sur le projet de la Cité de la
230 logistique, le projet en question. En mars 2017 des séances d'information et de consultation liées au PIA du secteur de la Cité de la logistique, ainsi qu'en mai 2017 une consultation publique portant sur le développement des activités industrialo-portuaires et leur cohabitation avec les quartiers résidentiels adjacents.

235 Ce que l'on a retenu de cet exercice c'est que la vision de 2017 devait être révisée. C'est pourquoi la Ville de Montréal a donné un mandat à l'OCPM à l'automne 2018.

240 Si on ne part pas à zéro, bien évidemment il y a eu beaucoup d'échanges avec la population et on a pris bonne note de nombreuses préoccupations qui doivent nous instruire pour la suite des choses. Quelles sont-elles ces préoccupations? On peut définitivement imaginer que la vision qu'on va élaborer avec vous devra faire en sorte que le secteur devra comporter des exigences environnementales élevées : verdissement; gestion des eaux;

245 réduction des îlots de chaleur. Le secteur devra briser l'enclavement par une amélioration de la fluidité des déplacements. On pense à des nouveaux liens, meilleure desserte en transport collectif et actif.

250 Une meilleure cohabitation des activités urbaines. On pense à une amélioration de la qualité de vie des résidents, définitivement. La gestion des nuisances et des aménagements exemplaires. On veut également que ce soit un environnement d'affaires inclusif pour générer des emplois et la valorisation de l'emploi local ainsi que d'autres opportunités que l'on pourrait déceler.

255 Et les objectifs de la soirée c'est d'élaborer cette vision et des orientations générales pour le secteur avec vous, les citoyens, ainsi que toutes nos parties prenantes. On veut jeter les bases sur lesquelles les prochaines étapes s'appuieront pour concrétiser cette vision de développement. C'est le début de la planification, du développement de ce territoire.

260 Comme discuté, je vais vous présenter le secteur à l'étude. Donc, c'est un secteur qui fait un rectangle d'environ un kilomètre par trois, bordé par l'avenue Souigny au nord, l'autoroute 25 à l'est, la zone portuaire, le Port de Montréal au sud et la voie ferrée à l'est. Il y a six sous-secteurs. On pense au secteur Assomption-Dickson, au secteur résidentiel Guybourg, à la base militaire de Longue-Pointe, secteur résidentiel Haig-Beauclerk, parc industriel Louis-H. Lafontaine et la zone portuaire au sud.

265
M. DANIEL MATHIEU :

270 Alors, cette vision et les orientations. On commence par vous présenter donc la proposition de vision. On dit :

275 « La Ville de Montréal entend créer un milieu de vie convivial pour les citoyens, les
travailleurs et les entreprises. La ville souhaite une cohabitation harmonieuse des quartiers
résidentiels et des secteurs d'emploi incluant l'aménagement d'espaces verts et de parcs.
L'objectif est de soutenir la requalification du secteur Assomption Sud-Longue Pointe par la
création d'un écoparc industriel aux aménagements urbains exemplaires qui contribueront à
attirer des entreprises dynamiques, soucieuses de leur milieu d'accueil et engagées dans une
démarche de gestion durable en partenariat avec la collectivité. »

280 On aura l'occasion de répondre à des questions sur la vision, mais je pense que le mot
d'ordre à retenir ici c'est qualité de vie, qualité de vie autant pour les résidents que pour les
travailleurs qui viennent donc y travailler. Et évidemment, cette vision s'incarne dans les trois
principales orientations. C'est là qu'on retrouve, je pense, l'essentiel du détail. Les trois
285 orientations sont : réaliser des projets industriels, novateurs et bien intégrés au milieu, offrir un
cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire,
et enfin compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transport actif et
collectif.

290 Alors, je vais vous présenter d'abord la première orientation qui est celle de réaliser
des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu. Les thématiques que je vais
aborder c'est d'abord la définition d'un écoparc industriel, ce qu'on entend par cette
thématique-là. Les principaux objectifs économiques qui sont visés, les outils donc pour
soutenir des investissements durables qui sont à notre disposition, et finalement, on va parler
295 de développement territorial durable.

300 Alors, d'abord qu'est-ce que c'est un écoparc industriel? On a une définition ici qu'on
aimerait vous proposer. En fait, on dit : « Un écoparc industriel est une zone d'activités
économiques gérée de manière proactive, notamment par l'association des entreprises en
présence interagissant positivement avec son voisinage et dans lequel les mesures
d'aménagement et d'urbanismes durables, de gestion environnementale et d'écologie
industrielle, concours à optimiser l'utilisation de l'espace, de la matière et de l'énergie à

soutenir la performance et le dynamisme économique tant des entreprises que de la communauté d'accueil, et à diminuer les charges environnementales locales.

305

Donc, on entend ainsi évidemment parler d'écologie industrielle, mais de cohabitation de gestion écologique, de gestion environnementale évidemment. En fait, cette définition-là a été utilisée parce que cette typologie-là ou cette appellation-là d'écoparc nous semblait la meilleure dénomination pour bien, mieux adapter, je dirais par rapport à notre vision, notre vision de développement du secteur.

310

Le modèle d'écoparc c'est un modèle qui est assez populaire à travers le monde, surtout en Europe évidemment. Il y a plusieurs modèles mêmes qui commencent à se développer au Québec. Il y a un écoparc industriel à Saint-Bruno, l'Écoparc industriel de Daniel-Gaudreault à Victoriaville avec un cahier de charge, des exigences environnementales pour les entreprises qui veulent s'établir, supers intéressantes, Salaberry-de-Valleyfield, et cetera ou même à Montréal on a l'Éco-Campus Hubert Reeves, donc au Technoparc de Montréal qui pourrait être un exemple, qui pourrait un exemple de développement d'écoparc industriel.

315

320

Les objectifs économiques. Donc, on est vraiment dans le premier axe. Les objectifs économiques qui sont poursuivis c'est d'abord une cohabitation harmonieuse entre les activités industrielles et secteurs résidentiels. Et ça, ça va passer par l'attraction ou le ciblage de secteurs industriels d'entreprises dans des secteurs industriels spécifiques qui limitent les nuisances à leur environnement. Évidemment, l'attraction d'entreprise qui ont une orientation écologique. Et donc, qui vont s'insérer dans cette vision de développement durable du territoire. L'intégration des enjeux sociaux dans la stratégie de développement économique, entre autres pour favoriser l'emploi local, et l'amélioration de l'accessibilité pour les travailleurs par des transports actifs et collectifs qui vont aussi profiter donc aux résidents localement, mais qui va rendre le territoire plus attractif de façon générale.

325

330

Les outils qui sont à la disposition de la Ville et aussi d'autres partenaires. On aura l'occasion de parler d'outils d'autres partenaires, mais donc pour supporter ces

335 investissements-là. C'est d'abord le support au projet d'investissement durable. Alors, par
l'accompagnement évidemment, il y a des commissaires en développement économique à
l'Arrondissement. Il y a des commissaires à la Ville centre. On voit passer des projets
industriels, et alors on peut adapter la localisation de ces projets industriels là ou encourager
la localisation optimale de ces projets industriels là sur le territoire. Mais il y a aussi des
340 programmes, des programmes de la municipalité qui vont viser l'immobilier durable, favoriser
la décontamination des terrains ou des aménagements durables sur le domaine privé,
j'entends bien sur le domaine privé.

On parle aussi de synergie d'écologie industrielle, comment améliorer les chaînes de
valeur, le fonctionnement en écosystème, entre autres je pense au programme de PME
345 Montréal, le programme qui s'appelle « Synergie Montréal », qui pourrait être mis à profit.
L'identification de créneau industriel porteur, j'en ai parlé tantôt. L'idée c'est de miser sur des
créneaux industriels d'avenir, et donc en faisant la promotion du territoire et en faisant une
attraction ciblée d'entreprises qui vont répondre à nos critères. On peut attirer donc le bon type
d'emploi dans le secteur.

350 Et finalement l'ISO 14 001 territoire. Ceux qui ont eu l'occasion de passer à travers le
kiosque qui était animé par mon collègue. On parle ici d'un système de gestion
environnemental du territoire sur le domaine public. Évidemment, c'est une démarche qui est
déjà en cours pour le territoire Assomption Sud-Longue-Pointe qui a été priorisé parmi
355 uniquement deux territoires sur l'ensemble de l'île de Montréal. C'est quelque chose de très
novateur. On serait parmi les premiers en Amérique du Nord à faire ça. Mesurer les impacts
environnementaux et améliorer la situation, c'est l'objectif.

Sur ce je passe la parole à mon collègue.

360 **M. ÉRIK PROVOST :**

Merci, Daniel. De mon côté, je vais vous présenter les grandes lignes des orientations
municipales qui touchent le cadre de vie des citoyens et des travailleurs du secteur.

365

D'abord, je vous présente ici une photo qui représente l'image que plusieurs ont en tête quand ils pensent au secteur. C'est précisément ce type d'image que la Ville et ses partenaires souhaitent changer.

370

Pour y arriver, en matière d'aménagement la Ville compte réaliser des aménagements durables de son domaine public et contribuer avec les différentes parties prenantes à la gestion écologique du milieu et à la réduction des nuisances dans les quartiers riverains.

375

Quand on parle d'aménagement durable on fait ici référence à une panoplie d'interventions, tant sur le domaine public que privé. À l'écran comme dans le document d'information, vous pouvez voir quelques exemples de réalisations pour vous permettre de visualiser ce qu'on entend par des aménagements de qualité sur le domaine public.

380

De la même façon, l'administration municipale entend faire en sorte que l'aménagement des terrains privés s'inscrive aussi dans le sens des orientations qui sont soutenues pour le secteur. Une fois de plus, le document d'information fournit plus de détails sur le type d'interventions qui sont privilégiés pour l'aménagement du domaine privé.

385

Pour ce qui est de l'implantation des nouvelles entreprises dans le secteur, on va privilégier un cadre bâti soigné et de qualité. Plus concrètement, l'administration municipale entend favoriser la réalisation de projets industriels qui comprennent des bâtiments qui encadrent bien les rues, des bâtiments contemporains qui répondent à des standards élevés de performance environnementale.

390

La Ville adoptera et soutiendra aussi des pratiques exemplaires pour réduire l'empreinte écologique. Elle entend, par exemple, soutenir autant que possible la préservation et la mise en valeur des espaces verts, prévoir des aménagements favorisant l'absorption et la récupération des eaux pluviales et privilégier des solutions de décontamination innovantes et écologiques.

395

Dans le même sens, l'administration municipale souhaite créer de nouvelles connectivités et constituer un réseau d'espaces végétalisés accessibles au public. Elle encouragerait aussi la réalisation d'aménagements limitant la consommation énergétique comme par exemple l'aménagement de toitures et de murs végétalisés.

400

Un troisième volet des actions municipales concerne la limitation des nuisances dans le secteur. À ce sujet-là, je tiens à souligner que la Ville a mandaté une firme spécialisée pour effectuer une étude acoustique du secteur. Tout juste terminée, cette étude a permis de confirmer ce que plusieurs constatent depuis longtemps, à savoir qu'il y a des niveaux de bruit relativement importants dans le secteur, notamment, aux abords des principaux axes routiers.

405

Le rapport issu de cette étude vient proposer une série de mesures pour contrer l'impact acoustique de la circulation, notamment en réduisant les vitesses et en favorisant une fluidité constante.

410

Dans le même sens, la réglementation municipale limitera grandement pour ne pas dire interdire, les usages, les nouveaux usages qui pourraient générer des nuisances, tant pour le bruit que pour la poussière. De plus, elle favorisera une implantation des nouveaux bâtiments pour qu'ils contribuent à la réduction des nuisances existantes.

415

Enfin, la Ville et ses partenaires favoriseront l'implantation de nouveaux écrans antibruit. Rappelons que ces écrans sont plus performants lorsqu'ils sont situés près de la source de bruit. En cohérence avec mes propos précédents, j'ajoute que la Ville et ses partenaires assureront un traitement particulier pour l'implantation de tels écrans de façon à miser sur une insertion adéquate dans leur environnement d'accueil.

420

M. DANIEL BEAULIEU :

Alors, bien le bonjour. Tout d'abord, merci à tout le monde qui est venu nous visiter au kiosque de la mobilité et l'état de ma voix, enfin ça ne sonne pas si pire, mais je le ressens, témoigne de la richesse de nos échanges.

425

430 Donc, compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transport actif et collectif. Donc, je vous aborde la question de la mobilité sous trois thématiques : l'historique des projets, parce que pour comprendre où on est, il faut comprendre d'où on vient, c'est la classique en histoire; les enjeux de mobilité du secteur et enfin le projet de mobilité qui est envisagé.

435 Donc, la modernisation de Notre-Dame, eh bien, c'est un livre qu'il y a plusieurs chapitres. Le dernier en lice c'était la période de la fin des années 90 vers 2010. Le concept qui avait été élaboré était très autoroutier, il a été vu en public à l'époque. Donc, on avait quatre travées, huit voies, beaucoup d'échangeurs, c'était très lourd, ça a été abandonné en 2010 faute de consensus et disons que la facture était assez élevée aussi.

440 Plus récemment, vers 2013 et jusqu'à 2016 on a travaillé sur le volet 2 de l'amélioration des accès au port. C'était un cadre de collaboration qu'on a signé avec le ministère en 2013. On avait un consol qui était au sol avec des axes séparés, avec des passages à niveau. C'était un projet exploratoire. Disons, on travaillait là-dessus ensemble, mais on ne vous l'a jamais présenté, parce qu'il n'a jamais abouti non plus, ce n'était pas un projet qui était parfait. On avait des passages à niveau qui ont été refusés et par le CN et par les auditeurs en sécurité. Et on l'a abandonné en 2016 faute de consensus.

450 Vous remarquerez que ça s'appelle « volet 2 ». C'est parce que le volet 1, certains d'entre vous ont probablement vu des travaux dans le corridor de l'autoroute 25, c'était le volet 1. On n'en parle pas souvent, mais avant la réalisation de ce projet-là avec les accès directs à l'autoroute 25, les camions à conteneur qui sortaient du pont par Curateau, parcouraient Notre-Dame jusqu'à Dickson, ensuite remontaient Dickson et reparcouraient Souigny jusqu'à l'autoroute 25. Passaient deux fois devant les secteurs Guybourg et Haig-Beauclerk. Avec les rampes de la 25, on a épargné jusqu'à 7 500 kilomètres de camionnage par jour sur les rues de la Ville de Montréal. C'est quand même assez important.

455 Les travaux ont été complétés à l'avance et dans les budgets en 2018.

460 Donc, je pense que j'ai sauté un acétate. O.K. Il m'en manque une, mais la seconde thématique c'était les enjeux de mobilité du secteur.

465 Donc, on connaît un peu, on en a parlé beaucoup au kiosque tout à l'heure. Si vous regardez en jaune, en jaune c'est les parcours un peu, les navetteurs qui se dirigent, qui sortent de Souigny, qui se dirigent vers Notre-Dame et surtout vers votre quartier, parce que, pourquoi? Le deux tiers du trafic s'en va dans le quartier au lieu de tourner sur Notre-Dame. Pourquoi est-ce que Notre-Dame est en congestion récurrente? On a trop de camions sur Notre-Dame, les camions, ça ne fonctionne pas avec les bandes vertes, c'est plus laborieux comme mouvement, comme arrêt-départ. Ça fait plus de bruit. Donc, les gens transitent à travers le quartier où il y a moins de résistance, ce n'est pas ce qu'on souhaite évidemment.

470 En rouge, c'est les camions du port qui cherchent à sortir de Bossuet, de Viau et de Pie-IX et un peu plus à l'est et se rabattre sur Dickson pour atteindre l'autoroute 25 le plus rapidement possible, mais ils sont dans la congestion eux autres aussi.

475 On a le transport collectif où on a la station de métro L'Assomption qui est coincée un peu, isolée dans son secteur, et puis qui est la troisième plus sous-utilisée de tout le réseau de la STM à cause de son isolement. Et là-dessus, on a de la pression sur les transports actifs, parce qu'évidemment tout le monde sait que marcher sur Dickson ce n'est pas ce qui est plus agréable. On a un paquet de réseaux qui sont discontinués, on a la piste Souigny qui finit à Du Quesne et qu'on se rend de peine et de misère vers Hochelaga et un peu partout pour rejoindre la piste de Longue-Pointe.

485 La mobilité active, nos objectifs avec le projet justement c'est de venir combler ces lacunes-là. Donc, la fameuse piste Souigny on en parle depuis longtemps dans tous les chapitres du livre de Notre-Dame d'ailleurs, mais là, c'est la bonne. On va la compléter, on va la raccorder directement avec la piste de Longue-Pointe enfin. On va rajouter un corridor actif aussi, pas juste pour les vélos, mais aussi pour la marche séparée de la rue. Donc, pas sur le

bord de la rue comme à Dickson. Le long de l'Assomption, tout le long du nouveau corridor et compléter aussi quelques autres réseaux locaux.

490

En mobilité collective, tout le monde a entendu l'annonce en novembre dernier, je crois que c'est en novembre ou en octobre, au niveau de l'entente entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports pour le nouveau chapitre, possiblement le dernier j'espère, de la modernisation de Notre-Dame. On va enfin conclure la saga. Mais là-dedans il est question d'avoir un lien de transport collectif structurant pour l'est de Montréal. Donc, le projet est parfaitement compatible avec ce lien de transport et puis on vient aussi offrir à la STM la possibilité de boucler plus efficacement ses circuits de bus vers le métro L'Assomption puis de le mettre en valeur au niveau de son usage.

495

500

Les objectifs en termes de mobilité des marchandises, c'est assez simple. C'est de rendre service au port, mais en l'amenant plus directement à ses véhicules directement au réseau supérieur sans se frotter le moins possible à la circulation locale et sans nuire le plus possible aussi aux quartiers environnants.

505

Désolé, j'ai une version un petit peu préliminaire devant moi.

510

Donc, le projet de mobilité qui est envisagé vous l'avez peut-être vu au kiosque. Je vous invite à passer au micro pour poser plus de questions sur le fonctionnement de l'ensemble, parce qu'évidemment le temps ici est un peu limité. Mais tout simplement c'est le prolongement de l'Assomption de la rue Pierre-de-Coubertin jusqu'à Notre-Dame. Pourquoi à partir de Pierre-de-Coubertin? Parce qu'on veut passer à côté du 5600, Hochelaga, ne pas passer dedans. Et puis Souigny vient se raccorder avec les boucles au niveau de la rue l'Assomption et on rajoute les cas transports actifs et collectifs à l'intérieur.

515

Si on regarde un peu comment ça s'articule. Donc, on parle d'une artère vraiment municipale. C'est le prolongement du boulevard, donc c'est une rue à 50 kilomètres/heure. Le raccordement avec les boucles est conçu à 30 kilomètres/heure. Pourquoi les boucles? C'est parce qu'on passe, l'Assomption passe au-dessus du CN comme on ne peut pas avoir de

520 passage à niveau. Donc, on a en vert des corridors actifs et en bleu le maillage du réseau de transport collectif local et le réseau de transport collectif structurant sur Notre-Dame avec un raccord au niveau de l'Assomption.

525 Des questions de distance, parce qu'on en a parlé souvent. La boucle, là présentement c'est un sketch un peu, c'est une illustration du concept opérationnel de ce que ça va être. On va raffiner tout ça dans les avant-projets. Mais tel que dessiné actuellement la boucle est environ 375 mètres des habitations les plus proches et en fait, Viauville au plus près est à 350 mètres du boulevard. Le nouveau boulevard l'Assomption se trouve à être plus loin des secteurs résidentiels que Dickson ne l'est du secteur Guybourg actuellement. Donc, vraiment on est le plus à l'est possible sur le terrain qui est là. On est accoté sur les lignes des
530 terrains où se trouve actuellement Molson par exemple.

535 La sortie du port, le port - puis on va vous expliquer un peu pourquoi si vous posez des questions tout à l'heure, pourquoi la sortie est à cet endroit-là. Mais elle est à plus de 100 mètres, en fait elle n'était pas loin de 150 mètres.

540 Donc, ça conclut un peu ce que je voulais vous présenter pour l'instant. Mais comme je vous disais, dans le format qu'on a là, je vous invite à passer au micro pour poser plus de questions. Merci.

M. DANIEL MATHIEU :

545 Merci, Daniel. Alors, la dernière section, la mise en oeuvre, très rapidement. En fait, je vous rappelle qu'on est ici pour la première étape, s'entendre sur la vision de développement du territoire. C'est important de se le rappeler, parce qu'à partir de cette vision-là il y aura identification de stratégies d'intervention qui vont être nécessaires à une planification cohérente et consensuelle du vaste territoire. Ces stratégies pourront comprendre des aménagements sur le domaine public, des modifications réglementaires, des acquisitions, de nouveaux programmes, plans, nommez-les, chacun des services, chacune des unités de la Ville prendra la relève et se dotera d'un plan d'action pour faire atterrir cette vision-là. Et vous

550 serez certainement consultés, en fait vous serez assurément consultés pour les prochaines étapes. Et il y aura aussi une gouvernance, comment je dirais, adaptée qui pourra être mise en place afin d'assurer donc la cohérence des actions de la Ville et de l'ensemble des parties prenantes dont les projets des différents partenaires.

555 Voilà qui complète la présentation, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

560 Merci. Merci beaucoup. Alors, merci à tous ceux qui nous ont bien expliqué le projet. Nous allons maintenant prendre une pause de 15 minutes. J'invite tous ceux et celles qui souhaitent poser des questions à s'inscrire à la table d'accueil qui maintenant est ici, seulement à l'entrée. Tous les gens qui veulent poser des questions seront entendus.

565 N'oubliez pas de préciser si vous avez des enfants à la halte-garderie ou à la maison et que vous devez passer en priorité, nous vous accommoderons. Vous pouvez aussi profiter de la pause pour retourner voir les kiosques et on se revoit dans 15 minutes pour la période des questions.

570 Merci.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE
REPRISE DE LA SÉANCE**

575 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons débiter la période des questions. Alors, ce serait très gentil de nous rejoindre. Nous avons plusieurs personnes qui se sont inscrites au registre. Alors, nous allons appeler les citoyens et les citoyennes qui sont inscrits au registre à venir ici à la table

580 d'accueil, nous poser les questions. Je vais vous demander de limiter vos préambules pour
donner le plus de temps possible à tout le monde.

585 Et donc, comme je vous l'ai expliqué dans la première partie ce n'est pas encore le
moment pour les opinions, c'est le moment de poser des questions à la Ville pendant cette
soirée d'information.

Est-ce que je pourrais demander à tout le monde, s'il vous plaît, de prendre place pour
que l'on puisse débiter la période des questions.

590 Donc, comme je le disais, je vais demander, s'il vous plaît, de limiter les préambules et
puis vous avez deux questions, n'hésitez pas à les utiliser. Si jamais vous avez d'autres
questions, il faudra céder votre place, allez au registre vous réinscrire, qui va rester ouvert
jusque 21 heures, 21 heures 15. Nous verrons selon, combien de gens veulent encore prendre
la parole. On reste flexible. L'important c'est d'entendre tout le monde.

595 Alors, je vais appeler en premier monsieur François Gagnon et je vais demander à
Anaïs Houde d'être prête pour être la deuxième personne pour les questions.

600 Donc, est-ce que nous avons avec nous monsieur François Gagnon pour la première
question? Est-ce que nous avons Anaïs Houde. Alors, on va demander à madame Anaïs
Houde de se joindre à nous, si monsieur François Gagnon se joint, on le prendra ensuite.

605 Alors, venez ici à la table pour nous poser la question à nous. Merci beaucoup de
briser la glace pour la première question.

Mme ANAÏS HOUDE :

610 Bonsoir. Bien, d'abord, merci beaucoup pour cette opportunité-là. Moi c'est ma
première consultation publique. Je suis vraiment satisfaite qu'il y ait une halte puis de pouvoir
passer rapidement, sinon je n'aurais jamais pu être présente ce soir. Alors, merci à vous.

615 Ma première question porte essentiellement sur le transport actif, parce que là bon, c'est sûr que ce n'est pas des vrais plans. On voit des tracés, on voit des lignes qui s'en vont dans des directions, essentiellement, qui vont suivre le nouvel axe de l'Assomption, je ne sais pas trop quoi. Moi je suis une cycliste, grande usagère du réseau cyclable actuel. Puis par exemple, la voie de Notre-Dame est particulièrement horrible, vraiment désagréable à suivre avec des changements de côté, des feux de circulation, des zigzags qui ne servent absolument à rien, puis une proximité des gros camionnages qui nous mettent vraiment en position d'insécurité. Par exemple, j'ai des enfants et d'avoir voulu un jour aller nous promener 620 dans l'Est au parc Bellevue, ça a été une expérience complètement horrible. Alors, que rendu sur place, t'sais, tout ça est vraiment accessible.

625 Ça fait que moi, quand vous me parlez de connecter tout ça, je trouve ça extraordinaire et merveilleux, mais dans l'application c'est qui est actuellement et vraiment déficient et risqué pour notre vie, puis là, ce que je vois là, t'sais, je ne sais pas. Il y a des pistes cyclables qui ont l'air de se couper, de se terminer nulle part, t'sais, quand tu vas essayer de la suivre, on ne saura pas par où aller, pourquoi elle s'est terminée sur ce coin de rue là, puis par où elle continue.

630 Et puis bon, par exemple, il y en a eu une, je pense que celle-là est dessinée. Il y a une voie actuellement, une piste cyclable, une voie, une promenade piétonne cyclable entre la rue Ontario puis la rue de Rouen qui est vraiment très, très, très, très bien aménagée puis qui se termine sur la rue Viau face à ce grand terrain-là qui s'ouvre à nous et qui est sans aucune indication. Là, il y a juste absolument rien, tu ne peux pas tourner ailleurs, elle se termine là. Et 635 puis moi je l'ai souvent utilisée la piste, le rail du CN je l'ai beaucoup utilisé comme piste cyclable, je n'ai probablement pas le droit, mais c'est un endroit incroyablement agréable à utiliser comme parc, comme piste cyclable. C'est un endroit qui justement permet de rallier les deux quartiers, Mercier qui sinon à pied, à vélo est complètement inaccessible.

640 Ça fait que je trouve que c'est vraiment très, très important cet axe-là de transport actif. Je pense que c'est souvent mis de côté, balayé. Je pense que les gens qui fabriquent les

pistes cyclables ne sont pas des cyclistes et n'ont aucune idée de comment faire pour que ce soit facile et agréable de circuler en vélo.

645 Donc, ma question c'est bien, qui est plus une crainte de genre comment vous allez développer ce réseau-là puis de vraiment bien le faire, parce que c'est quelque chose de super important, autant pour le plaisir des familles que pour l'efficacité de déplacement en ville.

650 **LA PRÉSIDENTE :**

 Donc, votre question est plus en rapport avec comment on va y arriver?

655

Mme ANAÏS HOUDE :

 Oui, c'est ça. Voilà.

660 **LA PRÉSIDENTE :**

 Alors, je passe la parole à la Ville.

M. DANIEL MATHIEU :

665

 Merci, Madame la présidente. D'abord, avant de répondre à la question, je tiens à souligner la présence de monsieur Réjean Boisvert qui est chef de division de la division de l'urbanisme de l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve qui pourra aussi répondre à des questions pour l'Arrondissement.

670

 Pour répondre à cette question-là, je vais passer la parole à monsieur Beaulieu.

M. DANIEL BEAULIEU :

675

Alors, bien le bonjour. Merci pour vos commentaires et la question. Donc, je peux vous répondre pour ce qui est de l'intérieur du projet. On n'a pas eu la chance de se rencontrer au kiosque de mobilité, mais la piste dont vous parliez, la piste qui est dans l'ancienne antenne ferroviaire Longue-Pointe, c'est exactement ça. C'est à partir de là, il y a le tronçon manquant

680

de là jusqu'à la fin de la piste Souigny qui est autour de la rue Du Quesne, je crois, de l'autre côté. Et l'intention justement c'est de raccorder ces deux-là avec une piste qui est agréable, qui est en site propre puis qui n'a pas de traversée de chaussée de voitures. Il n'y aura pas de croisement direct. On utilise les niveaux pour passer sous et contourner les éléments routiers.

685

On veut justement une piste qui est agréable, sans faire de détour, mais qui est quand même assez directe et raccorder les deux quartiers, raccorder le quartier ensemble. Donc, c'était vraiment un tronçon manquant, ça fait longtemps que c'est dans nos objectifs de réaliser ça. Enfin, c'est la bonne.

690

Eh oui, la piste Longue-Pointe est un modèle à suivre. On avait un PowerPoint avec des inspirations, mais c'est le genre de truc dont on veut s'inspirer.

695

Même chose pour descendre l'Assomption de Pierre-de-Coubertin jusqu'à la piste Notre-Dame, on veut aussi quelque chose qui est dégagé de la rue, qui est agréable, qui n'est pas directement sur le bord de la chaussée, dans un milieu qui est intéressant puis qui est vert.

700

Notre-Dame, je suis d'accord avec vous, ce n'est pas excellent, mais on a le bureau de projet Notre-Dame qui se crée, et c'est définitivement quelque chose qui va être sur le dessus des priorités, sur le top des priorités avec le lien de transport collectif.

Donc, oui on s'en occupe, on est sur le mandat.

Mme ANAÏS HOUDE :

705

Parfait, merci.

LA PRÉSIDENTE :

710

Merci. Une autre question?

Mme ANAÏS HOUDE :

715

Oui. Bien, avant d'aller à ma deuxième question, bien je ne sais pas si...

LA PRÉSIDENTE :

720

Mais ce qui est important ce soir, c'est vraiment nous poser les questions puis on vous invite très fortement à nous soumettre un petit mémoire pour dire de quoi ne pas oublier dans notre réflexion, mais ce soir c'est les questions.

Mme ANAÏS HOUDE :

725

O.K. Bon, ça fait que transport actif. Ma deuxième question c'est plus sur le transport en commun. Il a été annoncé dans la présentation que le transport avait été structurant dans le développement de ce quartier. Moi j'ai plutôt l'impression que ça a été assez limitant autant les tracks de chemin de fer que le service de transport en commun qui dessert vraiment très mal Hochelaga-Maisonneuve. Puis il n'y a aucune station de métro dans le quartier, elles sont toutes au nord, Pierre-de-Coubertin assez en haut. Et puis le projet de métrobus se termine aussi à cet endroit-là, le quartier n'est pas desservi, et puis toutes les lignes ont été coupées dans les dernières années, Ontario, Ste-Catherine, elles ont toutes été très réduites en service. Ce qui devient vraiment, vraiment frustrant.

730

735 Puis là, vous parlez de rajouter des autoroutes puis de rajouter, mais tout en plaçant
quand même en passant : « Non, non, mais il y aura peut-être un trame ou non, non, mais on
va augmenter le transport en commun. » Ce qu'on observe depuis des années c'est que le
transport en commun est absent ou de plus en plus coupé, puis j'ai vraiment de la difficulté à
croire que des autoroutes vont améliorer le transport en commun.

740 Ça fait que, est-ce que le transport en commun va être comme un joueur important ou
c'est juste qu'on hérite de leur garage puis qu'on a absolument aucun avantage encore une
fois aucune manière d'être bien desservi. Parce que de rajouter des autoroutes...

745 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre question, s'il vous plaît.

750 **Mme ANAÏS HOUDE :**

... puis des voies de vélo... Bien, est-ce que le transport en commun va être quelque
chose d'important dans le projet? Parce que moi, ce que j'entends c'est, autoroute, Dickson,
Assomption, Notre-Dame, Assomption, Notre-Dame puis je n'entends vraiment pas beaucoup
parler de transport en commun.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, pour la Ville?

760 **M. DANIEL MATHIEU :**

Oui. Alors, je vais passer la parole à monsieur Beaulieu.

M. DANIEL BEAULIEU :

765

Madame la présidente, oui. Donc, petit rectificatif. On ne fait pas d'autoroute, on prolonge le boulevard tout simplement vers le sud. C'est le boulevard dans sa travée actuelle qui va être recalculée en fonction des études qu'on va faire, mais c'est un boulevard aussi à 50 kilomètres/heure.

770

Donc, au niveau du transport collectif. Bien la STM oui, installe un centre de transport qui va être moderne pour ses autobus hybrides électriques dans le secteur. Ils pourraient vous en parler plus, on pourrait les inviter à répondre. Mais on offre avec le boulevard un lien direct qui leur permet de repenser leur circuit dans le quartier en fonction d'un meilleur accès au métro L'Assomption, parce qu'actuellement la station est pas mal isolée. Et de mémoire, c'est la troisième plus sous-utilisée de tout le réseau de la STM.

775

Donc, c'est clair qu'on offre une opportunité, mais ce n'est pas à moi comme professionnel, mais comme gérant de projet d'établir les lignes, c'est à la STM. Mais l'opportunité est là et on offre l'interface aussi avec le lien de transport structurant qui s'en vient sur Notre-Dame. Donc, la possibilité est là.

780

Je ne sais pas, peut-être que les gens de la STM peuvent apporter un complément d'information. Il doit y avoir des gens de la STM dans la salle.

785

M. DANIEL MATHIEU :

Est-ce qu'il y a des gens de la STM dans la salle qui pourraient répondre à cette question? Parce que je ne vois pas les gens de la STM dans la première rangée. Est-ce que vous pouvez venir?

790

LA PRÉSIDENTE :

795 Si vous avez un point d'information à rajouter à ce moment ou sinon on vous adressera les questions par écrit.

M. DANIEL MATHIEU :

O.K. D'accord.

800

LA PRÉSIDENTE :

Non, c'est bon. Merci. Merci beaucoup.

805

Mme ANAÏS HOUDE :

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

810

Est-ce que François Gagnon est dans la salle? Est-ce que vous êtes monsieur Gagnon? Je vais aussi demander à Patricia Clermont de se préparer à être la prochaine interlocutrice. Est-ce que Patricia Clermont est avec nous? Patricia Clermont nous a quitté. Alors, je vais demander à se préparer pour prendre la parole après monsieur Gagnon, à Monique Normand de venir à l'avant. Est-ce qu'on a Monique Normand avec nous? Parfait. Donc, ça sera vous après monsieur Gagnon. Merci.

815

M. FRANÇOIS GAGNON :

820

Bonsoir, Madame. Merci de nous accueillir ce soir. J'ai une petite question qui est, en fait assez global, mais je pense qu'elle va se formuler assez aisément.

On a des engagements, en matière de changement climatique, dans le monde, qui ne vont pas être rencontrés. Donc, ils ne sont pas suffisants puis ils ne vont pas être rencontrés.
825 Au Canada, on a un gouvernement fédéral qui a fixé des cibles pas très élevées et qui ne vont pas être rencontrés. Au provincial, on a aussi des cibles de réduction de gaz à effet de serre qui ne vont pas être rencontrés et qui sont insuffisantes pour réduire les effets, les gaz à effet de serre à un niveau acceptable pour maintenir le climat dans un range, disons pour parler anglais, correct. À Montréal c'est la même chose, les bilans montrent les uns après les autres
830 qu'on n'atteindra pas nos objectifs d'émissions de gaz à effet de serre.

Donc là, on est devant un projet qui vise la croissance économique, mais de manière assez évidente. La raison d'être de ce projet-là, autoroutier, je parle du lien autoroutier qui va être créé qu'on appelle boulevard l'Assomption de manière un peu bizarre, un lien autoroutier
835 qui va se rendre à Notre-Dame avec un viaduc qui vise à faire accroître la capacité du port à exporter ses denrées.

Donc, on est clairement là dans une optique de développement puis de croissance des gaz à effet de serre. Je me demande, comment est-ce que dans la position de la Ville de
840 Montréal on justifie la non-atteinte des objectifs puis poursuite, la facilitation de la croissance encore. Au minimum, il me semble que l'effort à faire c'est de ne pas faire croître les réseaux routiers. On a une infrastructure qui est existante, la rue Dickson, qui a une réserve de capacité importante dont on pourrait se servir pour acheminer les denrées existantes ou les camions qui sortent du port. Donc, on aurait moins de minéralisation du sol, en terme
845 d'adaptation ça serait beaucoup mieux.

Donc, c'est un peu cet ordre de questions-là qui s'adressent un peu après tout le monde, tous les intervenants qui sont dans ce dossier-là, mais puisque c'est la Ville de
850 Montréal qui est là ce soir, mais on va attendre une réponse de la Ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, Monsieur Mathieu?

855 **M. DANIEL MATHIEU :**

Bien, je passe la parole à monsieur Beaulieu puisqu'on parle du prolongement du lien routier L'Assomption. Je répondrai à l'aspect économique par la suite.

860 **M. DANIEL BEAULIEU :**

865 Alors, Madame la présidente, comme j'ai mentionné tout à l'heure dans ma partie de la présentation, il faut regarder aussi cette façon plus globale, comme par exemple les travaux qu'on a faits sur l'autoroute 25 quand le port est à son pic d'achalandage en termes d'achalandage de bateaux et de conteneurs à transborder. Les rampes d'accès qu'on a construits ont réduit le kilométrage de 7 500 kilomètres de camions par jour.

870 Donc, en termes d'émission de gaz à effet de serre c'est quand même assez majeur en termes d'efficacité puis en terme de redistribution, si on veut, des mouvements en plus de s'éloigner des quartiers puis de réduire la circulation près des quartiers. Donc, l'efficacité n'est pas tant dans la capacité, mais de réduire les bouchons. Un camion qui est immobile, un camion qui accélère, un camion qui freine va émettre plus de bruits, plus de gaz à effet de serre, plus de pollution.

875 Comme mon collègue le mentionnait tantôt, au niveau de l'étude de bruit qui a été faite de garder des véhicules en mouvement, mais à des vitesses raisonnables, c'est là qu'on rentre dans le pic d'efficacité en termes de réduire les gaz puis diminuer le bruit au niveau des émissions des camions. Donc, le principe directeur du projet est justement de les garder en mouvement, mais à vitesse constante et réduite de façon à les mettre dans leur plage
880 opératoire qui est la plus, comment dire, bénéfique en termes de gaz à effet de serre, en termes d'émissions polluantes.

885 Aussi, il faut considérer tout le prolongement qu'on fait au niveau des transports actifs dans le quartier pour relier les secteurs résidentiels aux secteurs d'emploi à venir. Donc, c'est plusieurs considérations majeures à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

890 D'accord, merci. Est-ce qu'il y avait autre chose?

M. ÉRIK PROVOST :

895 Oui. Moi c'est Érik Provost. Pour le partage de l'espace dans l'aménagement du domaine public. Quand il est question de l'aménagement des rues, il faut comprendre que dans notre perspective, le transport collectif et le transport actif sont prioritaires. Oui, il y a un réaménagement du réseau routier, mais la préoccupation c'est d'abord le transport collectif et actif.

900 Donc, avec les projets qui sont sur la table, que ce soit les prolongements du réseau routier ou le réaménagement de la rue Notre-Dame, on a l'occasion de revoir l'espace qui est dédiée à la circulation véhiculaire. Mais de réduire cette portion qui est associée à la circulation véhiculaire pour l'attribuer plutôt vers le transport collectif et actif.

905 Donc, c'est vraiment dans cette perspective-là qu'on veut aménager chacune des rues. Donc, le réaménagement du réseau routier il est là, mais c'est pour permettre de bien canaliser la circulation véhiculaire là où elle doit être pour permettre l'intégration du transport collectif et actif.

LA PRÉSIDENTE :

910 Merci.

M. DANIEL MATHIEU :

915 Si je peux me permettre juste un petit élément avant de passer la parole à monsieur
Savignac. En termes économiques, de façon plus générale, il faut se rappeler que le Port de
Montréal est un atout et un actif très important au niveau économique pour la grande région
métropolitaine de Montréal, pour Montréal et pour tout le Québec de toute façon. Les activités
du port sur l'île de Montréal sont donc des activités qui débordent grandement. Uniquement
920 l'île de Montréal et les atouts pour la Ville sont importants là où le développement économique
et la requalification des espaces qui sont encore disponibles dans le secteur Assomption Sud-
Longue-Pointe, tous les projets qui vont s'implanter là vont être encadrés de la même façon et
devront s'inscrire dans la vision qu'on veut développer ce soir.

925 Alors, on n'a pas encore de projet spécifique en tête. Il y a plusieurs espaces qui sont
à redévelopper. Il y a des bâtiments qui vont être laissés vacants bientôt, qui vont pouvoir être
qualifiés. Mais l'idée c'est vraiment d'avoir donc cette priorité-là de venir faire atterrir notre
vision aussi auprès de ces projets-là.

930 Monsieur Savignac?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

935 Madame la présidente, un petit détail. Cette redistribution des flux de circulation
véhicule va faire en sorte qu'on va peut-être pouvoir améliorer la qualité de vie des résidents.
Parce que la circulation va être canalisée, comme on l'a expliqué tout à l'heure et certains
tronçons vont devenir plus sécuritaires et vont générer moins de nuisance pour le résident du
quartier. C'est un autre élément à prendre en compte.

940 En clair, je pense que ce qu'on essaie de vous expliquer c'est qu'il faut regarder ça
avec un peu de recul. Bien sûr, on peut analyser la situation sous un angle, mais il faut
prendre tous les angles en considération.

LA PRÉSIDENTE :

945

Merci. Est-ce que vous avez une deuxième question?

M. FRANÇOIS GAGNON :

950

Oui. En tout cas, je n'ai pas trop compris.

LA PRÉSIDENTE :

On vous encourage fortement à nous déposer un mémoire avec votre analyse.

955

M. FRANÇOIS GAGNON :

Je n'ai pas trop compris le lien, la réponse avec les GES, mais bon, on va la prendre comme ça. On a évoqué un transfert modal. Je pense qu'on dit bien, on ne réaménage pas pour faire des transports routiers. Moi j'ai compris que le port voulait augmenter ses capacités de transport par camion, bon.

960

Ceci dit, on vient de dire qu'il faut favoriser les flux du transport actif, le flux de transport collectif. Est-ce qu'on a évalué les transferts modaux qui vont se faire dans la foulée du réaménagement? C'est la question qui découle, il me semble, de la réponse qui m'a été donnée.

965

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, parole à la Ville.

970

M. DANIEL MATHIEU :

Monsieur Beaulieu.

975 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y a des analyses de transfert?

980 **M. DANIEL BEAULIEU :**

Ça, je vais devoir vous revenir par écrit, Madame la présidente.

985 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. C'est bon.

990 **M. DANIEL BEAULIEU :**

Il faudrait que je plonge plus dans les études. Je n'ai pas de chiffres à portée de main.

LA PRÉSIDENTE :

995 Alors, on va s'assurer de transmettre la question par écrit pour attendre la réponse par écrit de la Ville aux études de transfert. Merci beaucoup.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1000 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1005 Alors, je vais appeler madame Monique Normand, s'il vous plaît. Est-ce que Patricia Clermont est dans la salle pour la prochaine question? Juste vous préparer, vous serez la prochaine. Alors bonjour.

Mme MONIQUE NORMAND :

1010 Oui. Bonjour. À part mes deux questions, j'aurais juste une sous-question à la question de monsieur.

1015 **LA PRÉSIDENTE :**

Je dois vous limiter à deux questions et puis vous retournerez vous inscrire pour revenir.

1020 **Mme MONIQUE NORMAND :**

O.K. Alors, moi comme mon préambule à mes deux questions c'est, il y a des gens qui ne sont pas présents ici. Ceux qui ne sont pas présents, c'est des petites entreprises et les citoyens on pourrait dire de la classe moyenne.

1025

Ce que j'ai vu comme image ça ressemble à de la grande entreprise qu'on voudrait faire venir peut-être pour le bénéfice du port ou je ne sais trop. Il me semble avoir compris dans mes nombreuses lectures que le développement de l'emploi se fait surtout par les petites entreprises. Alors, les images que je vois, elles ressemblent plus à du développement des années, je ne sais pas trop, il y a plusieurs années. On en voit de ce genre de développement-là en banlieue. Moi les prouesses architecturales, je dois vous dire que ça ne m'émeut pas du tout, du tout. Les gros édifices avec des grandes prouesses.

1030

1035 Donc, quelles sont les recherches, quelles sont les perspectives pour faire habiter ce quartier-là par des petites entreprises commerciales, industrielles, ça peut être numérique. Et j'aimerais bien voir un quartier qui ressemble à un quartier accueillant pour ce genre d'entreprise là.

1040 Dans le même sens, j'ai entendu à plusieurs reprises dans vos présentations de la minimisation de nuisance, des murs pour protéger les zones résidentielles et les riverains. Ça confirme un peu le projet d'avoir un espèce d'écoparc industriel et des zones résidentielles périphériques. Je ne pense pas que c'est un développement de l'avenir, mais ça, c'est une opinion. J'aimerais savoir s'il y a des éléments qui m'ont échappé aujourd'hui?

1045 Maintenant, sur l'autre plan, c'est; qui va habiter ici? On sait qu'il y a des problèmes d'accessibilité à l'habitation et je ne parlerai pas des classes pauvres, eux ont des lobbys. On va sûrement nous dire qu'il va y avoir des HLM, des coops, je suis sûre que ça va être saupoudré dans le projet.

1050 Ce qui m'intéresse davantage c'est quel est le projet d'habitation pour les classes moyennes? Est-ce qu'il y a quelque chose qui est prévu en termes de... puis là, je sais que ça ne relève pas tout de Montréal, mais il faudrait que Montréal fasse les représentations. La spéculation immobilière incroyable qu'on vit ces temps-ci fait que deux professionnels ne peuvent même pas penser acheter à Montréal.

1055 Est-ce qu'on prévoit qu'il y aura des facilitations pour les habitations, les nouvelles habitations ou des anciennes habitations avec une qualité d'habitations si le projet veut garder à Montréal les Montréalais? J'aimerais dire en passant que pour beaucoup de familles montréalaises, un des deux travaille en Montérégie.

1060

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander passer à votre question.

1065 **Mme MONIQUE NORMAND :**

Bien, je pense que je n'ai pas pris autant de temps que mes précédents. Un des deux habite en Montérégie. Alors, la tentation d'aller vivre l'autre côté du fleuve avec une habitation de qualité et accessible, elle peut être assez forte, puis je le vis dans ma propre famille, sur quatre ménages ont est au moins deux à penser traverser le fleuve alors qu'on est des résidents de Montréal, de l'est de Montréal.

1070 Alors, dans un et l'autre des deux sujets, quelles sont les perspectives de la Ville pour faire de ce coin-là autre chose qu'un nouveau parc industriel pour la grande entreprise?

1075

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Je vous passe la parole.

1080 **M. DANIEL MATHIEU :**

Bien, d'abord merci beaucoup pour la question. Je peux répondre à la partie pour les entreprises, pour le résidentiel je vais laisser mes collègues y répondre.

1085 En fait, j'avoue que les images qui étaient présentées dans les documents et dans la présentation représentaient beaucoup de plutôt grandes implantations d'entreprises. C'était pour montrer en fait des exemples de bâtiments industriels qui nous semblaient novateurs et intéressants au niveau architectural. Or, à cette étape-ci on n'a absolument pas déjà établi la stratégie économique et la stratégie de ciblage de créneau industriel qui allait être identifié pour, qui allait être favorisé, disons comme implantation sur le territoire.

1090

Évidemment, on est en redéveloppement d'un secteur qui est largement construit. Il y a déjà des édifices qui présentent des potentiels, qui devront être occupés éventuellement ou

1095 qui pourront être occupés ou qui seront redéveloppés. Et dans ce sens-là, il y aura une analyse et en fait, pour faire une réponse pas trop longue quand même, mais il y a une analyse économique qui doit être faite. D'abord sur le potentiel de développement, les atouts du territoire, les synergies industrielles possibles, l'écologie industrielle possible avec les entreprises déjà en place, la main-d'oeuvre, le bassin de main-d'oeuvre qui est disponible à proximité, qui nous permet éventuellement de cibler des créneaux industriels d'avenir et de cibler des types d'entreprises.

1100 Alors, est-ce que ce sera des entreprises plutôt petites ou moyennes ou grandes? Ça, ça dépend beaucoup des créneaux industriels. Il y a des créneaux industriels qui passent par de plus petites entreprises effectivement.

1105 L'objectif aussi c'est effectivement d'attirer, d'avoir des espaces pour attirer des start-ups, des plus petites entreprises, mais aussi des centres de recherche, de la R et D, et cetera. On est dans une mixité complète. On n'a pas encore défini le concept économique. Je pense, ne serait-ce qu'au Collège Maisonneuve, que vous avez vu tantôt, ils avaient un kiosque, ont un super beau projet de centre de recherche collégial lié à leur CCTT, leur centre collégial de transfert technologique qui pourrait être super intéressant d'implanter dans le secteur.

1110 Bref, le tout n'est pas encore formaté. On n'est absolument pas en mode, on veut absolument juste des grandes entreprises. Ce n'est pas du tout le... bien en fait, on n'est même pas rendu à cette étape-là de la réflexion. La stratégie économique va venir en stratégie ultérieure pour venir faire atterrir la vision.

Maintenant, pour les autres parties de la question, je vais laisser mon collègue...

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, juste une question d'information sur le résidentiel maintenant.

M. DANIEL MATHIEU :

1125

Oui, sur le résidentiel.

M. RÉJEAN BOISVERT :

1130

Bonjour, Réjean Boisvert de l'Arrondissement. Écoutez, pour le résidentiel c'est un secteur majoritairement industriel avec deux secteurs résidentiels. Si vous vous souvenez, il y a eu quand même trois consultations, une en janvier 2017, une au mois de mars 2017 qui vous proposait un PIA, un plan d'implantation en intégration architecturale qui encadrait surtout l'aménagement des terrains et de l'architecture des industries. Suite à cette

1135

consultation-là, il y a eu des modifications aussi apportées. On avait, dans un premier temps lors des consultations du mois de mars, proposé que les entreprises situées à 150 mètres d'une zone résidentielle, d'une zone sensible, donc résidentielle, écoles, hôpitaux, puissent faire l'objet de critère et d'objectifs qui passeraient dans un crible au niveau du Comité consultatif d'urbanisme pour limiter les impacts, les nuisances. On l'a monté à 300 mètres suite à ces consultations-là.

1140

Au mois de mai, on vous a rencontrés encore une fois pour une consultation qui faisait suite aux droits d'initiative. On est ici ce soir également pour vous écouter, pour qu'on puisse faire de ce secteur-là ensemble, promouvoir l'intensité de nos activités industrielles, limiter les nuisances, avoir des idées communes pour qu'on puisse avancer d'un bien commun là, pour ce secteur-là et avoir une qualité de vie autant pour le résidentiel et une bonne harmonie avec le secteur adjacent commercial industriel.

1145

LA PRÉSIDENTE :

1150

Merci. Je vais me permettre une question de clarification, parce que la question était dans le secteur, prévoyez-vous du résidentiel et si vous prévoyez du résidentiel ça serait quoi? C'était la question de la dame.

1155 **M. RÉJEAN BOISVERT :**

O.K. J'ai dévié un petit peu. Dans le secteur, il n'y a aucun résidentiel qui est autorisé sauf pour les deux secteurs résidentiels qui sont là actuellement. Mais pour le secteur dans son ensemble, que vous avez vu dans les kiosques, c'est un secteur industriel. L'intensité
1160 reste à déterminer ensemble.

1165 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, comme j'avais demandé, Madame Clermont? Alors, je vais insister, j'ai beaucoup, beaucoup de gens dans la salle qui sont ici, qui veulent poser des questions à la Ville. Je vais être un peu plus directive pour les prochains, merci de poser vos
1170 questions. Pour vos opinions et vos réflexions, s'il vous plaît envoyez-nous vos opinions pour la prochaine partie. Je vous avertis, je vais être un peu plus directive, parce que j'ai plein de gens qui veulent poser des questions et j'aimerais ça que tout le monde puisse passer ce soir. Parce que si on reporte à jeudi prochain, plusieurs d'entre vous ne pourront pas être avec nous. Alors, merci beaucoup de poser des questions.

1175 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Bonsoir. En fait, en regardant le projet que je m'approprie ce soir comme tout le monde. Donc, tout à l'heure on m'a appelé puis j'étais en train de jaser justement avec le
1180 MTQ. Dans un contexte aussi où est-ce que la dernière canicule elle a fait 90 morts l'été dernier, je me demande les effets dans tout le projet puis y compris sur l'aménagement du secteur industriel, les effets donc sur la chaleur au sol, compte tenu de la minéralisation qui va avec.

1185 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci.

1190 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

C'est ma première question. La deuxième est courte aussi.

1195 **M. DANIEL MATHIEU :**

Monsieur Provost, s'il vous plaît.

1200 **M. ÉRIK PROVOST :**

Oui. Madame la présidente, l'idée évidemment de réduire le plus possible les surfaces minéralisées, l'idée ce n'est pas évidemment d'augmenter les îlots de chaleur qui sont déjà assez importants dans le secteur. C'est de maximiser le verdissement, de maximiser le verdissement autant sur le domaine public que sur le domaine privé, justement pour limiter les îlots de chaleur urbains.

1205 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci beaucoup. Et votre deuxième question.

1210

Mme PATRICIA CLERMONT :

1215

La deuxième question c'est, je me faisais expliquer en fait, puis j'apprécie tous les efforts qui sont faits au niveau de la mitigation du bruit. Mais il reste qu'une infrastructure de type quand même autoroutier qui a un profil autoroutier ça me semble induire la circulation ici. Puis la circulation, le camionnage particulièrement déjà dans l'Est c'est une des nuisances sonores majeures pour l'Est.

1220

Alors, je me demande comment une infrastructure quand même de ce type-là, qui va générer du camionnage, d'ailleurs c'est ce qui est attendu par le port puis par tout le monde en fait, bien comment ça ne va pas générer du bruit, alors qu'on sait en fait, on sait mieux depuis un an à peu près que dans l'Est le niveau de bruit est comparable à la région de l'aéroport Montréal-Trudeau, ce qui est vraiment important. Puis ce qui veut dire aussi que ça englobe les bruits dérangeants perturbateurs, mais aussi ceux qui nous affectent sans qu'on s'en rende compte parce qu'on s'y habitue. Merci.

1225

LA PRÉSIDENTE :

1230

Donc, c'est une question par rapport, comment diminuer le bruit dans ce projet.

Mme PATRICIA CLERMONT :

Comment, si le camionnage augmente, le bruit va diminuer?

1235

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1240

M. DANIEL MATHIEU :

Monsieur Beaulieu.

M. DANIEL BEAULIEU :

1245 Alors, Madame la présidente, comme on mentionnait, bien tout à l'heure mon collègue
a parlé justement de l'étude puis de l'analyse qu'ils ont faite au niveau du bruit, puis la
conclusion allait en parallèle avec les travaux qu'on a faits au niveau du concept. Donc, de
garder des camions à vitesse constante, à vitesse réduite, mais sans arrêt-départ, c'est là
qu'on vient diminuer considérablement le bruit. Penser, ça vous arrive de marcher puis le
1250 camion d'ordures avance-arrête, avance-arrête, c'est épouvantable le boucan que ça fait. Mais
par contre, un véhicule qui est à vitesse constante, même un poids lourd ce n'est pas si mal.

 Donc, l'idée du concept qu'on a, qu'on a élaboré, que vous avez vu dans la salle à
côté, c'est un concept routier. C'est juste le boulevard qu'on baisse. C'est sûr quand on
1255 regarde une grosse ligne noire sur la carte, ça a l'air d'une autoroute, mais c'est un boulevard.

 J'avais un exemple sur le PowerPoint qui était le boulevard Clairevue dans l'écoparc à
Saint-Bruno. Ça va ressembler à ça en fait.

1260 Donc, si les véhicules roulent à vitesse constante, mais dans un milieu contrôlé qu'on
conçoit pour une vitesse maximale de 50 kilomètres/heure et puis au lieu d'avoir des feux de
circulation ou un gros échangeur au niveau du raccordement avec Souigny, on a la boucle qui
est inspirée un peu de ce qu'on a dans les parkways avec une vitesse de 30 kilomètres/heure.

1265 Donc, en gardant tout le monde en mouvement, mais à basse vitesse sans feux, sans
les faire partir, arrêter, on vient s'aider à beaucoup diminuer le bruit qui est émis par les
camions. C'est considérable l'effet que ça fait, et en même temps ça réduit la congestion, ça
réduit les gaz à effet de serre. Donc, c'est un win-win sur toute la ligne au niveau de la base du
principe de fonctionnement de ce concept-là. Donc, c'est par là qu'on va travailler pour réduire
1270 le bruit.

 En termes de volume, et bien c'est plutôt qu'on déplace les véhicules qui sont déjà sur
le réseau puis on les amène à un endroit de façon à ce que la circulation soit plus efficace

1275

sans augmenter la capacité globale, puis on ramène le transit régional là où il doit être, c'est-à-dire en dehors du quartier.

Je pense que mon collègue va compléter la réponse.

1280

M. ÉRIK PROVOST :

1285

Oui. Madame la présidente, je voulais juste souligner que l'étude que j'ai évoquée durant mon bout de la présentation, l'étude acoustique n'a pas été transmise jusqu'à maintenant à l'Office, mais le sera d'ici une semaine. Donc, les citoyens auront l'occasion de consulter cette étude-là et voir un peu l'impact certes de façon préliminaire, mais l'impact qu'aurait la redistribution de la circulation véhiculaire sur le réseau avec les prolongements qui sont prévus et l'impact que ça peut représenter en termes de bruit, qui est, disons-le, puisque moi j'ai vu les résultats, qui sont plutôt positifs pour les secteurs résidentiels.

1290

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Je vais demander à Robert Viau, s'il est toujours avec nous dans la salle, de venir poser ses questions. Est-ce que monsieur Robert Viau est là? Oui, c'est bon. Et ensuite, je vais appeler Marie-Claude Lamoureux. Est-ce que Marie-Claude est avec nous toujours? Parfait, ça sera vous ensuite. Merci beaucoup.

1295

On vous écoute.

1300

M. ROBERT VIAU :

Bonjour. Dans le kiosque d'information de la Ville de Montréal, vous nous avez dit que le viaduc qui passera au-dessus des voies ferrées sera de neuf mètres de haut pour respecter une certaine norme de sécurité fédérale, et en sachant qu'il y a seulement trois trains par semaine qui passeraient sous ce viaduc. Avez-vous envisagé passer sous la voie ferrée ou

1305 bien faire passer la voie ferrée sous la rue ou bien faire une exception à cette norme de sécurité?

LA PRÉSIDENTE :

1310 Merci beaucoup. Est-ce que vous êtes en mesure de répondre?

M. DANIEL MATHIEU :

1315 Monsieur Beaulieu.

M. DANIEL BEAULIEU :

1320 Madame la présidente. Donc, en fait, c'est ça, comme je mentionnais dans le volet 2 des améliorations au port, en premier on a étudié une variante qui avait des passages à niveau. Mais finalement, au niveau des outils de sécurité, au niveau des marchandises, des autobus qui doivent faire des arrêts, ça n'a pas passé le test puis la géométrie à cause de l'angle n'était pas terrible. Donc, on a dû regarder les étagements et le CN non plus n'était pas intéressé avoir un passage à niveau pour toutes sortes de raisons d'opération.

1325 Je vous explique puis ça va encore avec le concept au niveau de la gestion du bruit. Parce que c'est important de le mentionner. L'antenne Longue-Pointe au niveau du CN est une antenne donc, un train doit marquer un arrêt à un passage à niveau sur une antenne. Le signaleur doit activer manuellement les signaux et le train doit repartir. Donc, vous savez, 1330 qu'un train qui arrête et qui repart, qui arrête qui repart, qui a 80 wagons, vous avez le coup de tous les attelages à chaque fois, c'est beaucoup de bruit. Si le train est à vitesse constante, encore là, comme le camion, il fait moins de bruit.

1335 Mais comme je vous dis, pour des raisons de sécurité et au niveau du CN le passage à
niveau nous a été refusé.

1340 La question du neuf mètres ce n'est pas une règle fédérale, c'est une règle physique.
En fait, c'est qu'un train c'est plus haut qu'un camion. Donc, sur la route on parle d'un viaduc
c'est à peu près cinq mètres et demi entre la route et puis la voute du viaduc pour un pont.
Mais pour un pont qui passe par-dessus du ferroviaire, c'est sept mètres, parce que les
1340 wagons sont plus hauts tout simplement. Donc, si on rajoute l'épaisseur de la structure de la
chaussée à peu près à neuf mètres. C'est de là que le neuf mètres vient.

1345 Ensuite, on avait le choix d'aller vers un concept qui passe en dessous ou par-dessus.
Vous avez remarqué au kiosque on vous a parlé qu'on a un corridor de transport actif tout le
long et on sait très bien que la Ville de Montréal a reçu beaucoup de pression pour éliminer
tous les passages inférieurs qui sont désagréables et dangereux pour les cyclistes. Même si
on faisait un aménagement d'une belle largeur en dépression, passer en vélo entre deux murs
de soutènement, au niveau des sons, du bruit, ça devient un amplificateur, ce n'est pas
intéressant pour les gens qui sont là.

1350 Donc, si on passe en aérien, on n'a pas cet effet de miroir là. Il y avait une figure dans
la présentation de mon collègue qui montrait la réverbération des sons. On contrôle mieux
avec l'aérien en fait. Justement, c'est ça, on a un environnement qui est plus agréable. Ça
nous évite de construire un pont ferroviaire qui est plus complexe avec une voie temporaire
1355 pendant les travaux, ça nous évite d'excaver dans des sols contaminés et ça nous évite aussi
de construire un poste de pompage pour les eaux de pluie, parce qu'on sait qu'avec les
changements climatiques et tout ça devient de plus en plus complexe de faire des
aménagements en dépression.

1360 Donc, pour plusieurs raisons, c'est à la fois plus sécuritaire et plus efficace de passer
au-dessus de la voie ferrée.

LA PRÉSIDENTE :

1365

Merci. Est-ce que vous avez une deuxième question?

M. ROBERT VIAU :

1370

Oui. Sachant que... Admettons, par hypothèse que l'acceptabilité sociale de vos plans ne soit pas acceptée. Seriez-vous en mesure de retourner à la table à dessin avec le ministère, le CN et le port?

M. DANIEL BEAULIEU :

1375

Madame la présidente. Donc, la consultation qu'on a ici, évidemment on va tenir compte de ce qui va être issue de la consultation, mais on doit aller dans les avant-projets par la suite pour raffiner le concept qu'on a et on a l'obligation aussi avec le ministère de retourner en consultation avec le concept qui va se préciser. Donc, le processus de collaboration avec la population se poursuit.

1380

LA PRÉSIDENTE :

1385

Merci beaucoup. Merci. Alors, maintenant j'appellerais Marie-Claude Lamoureux à venir poser deux questions. Et ensuite, est-ce que nous avons Julien Bourbeau encore avec nous? Alors, ça sera ensuite. Merci.

Mme MARIE-CLAUDE LAMOUREUX :

1390

Bonjour. Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

1395 **Mme MARIE-CLAUDE LAMOUREUX :**

En fait, c'est une question un peu, ça paraît quasiment frivole suite aux autres questions plus... mais bon, j'y vais quand même là-dessus. Des questions de, t'sais, on vit dans un quartier que je trouve très intergénérationnel, comme la belle vieille garde qui est là puis qui tient avec les nouvelles familles qui arrivent interculturelles aussi. Est-ce que c'est prévu dans ces nouveaux aménagements-là des lieux où est-ce qu'il y aura de la crème glacée, des petits commerçants de croissants, café où est-ce que pendant que les vélos passent on peut s'asseoir, discuter. Ce type de rassemblement là dans un quartier industriel près du résidentiel qui crée des rassemblements puis une vie de communauté, un autre niveau de tissage que souvent bien, la bouffe peut amener?

1400 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais là, vous vous adressez au secteur Assomption Sud?

1410

Mme MARIE-CLAUDE LAMOUREUX :

Oui, exactement. Je sais que ça pourrait déborder, mais quand je pense versus quand je regarde la piste cyclable notamment. Donc, dans ce secteur-là que ça soit pensé comme on pense des fois en Europe, quand tu vois des bancs qui sont en rond avec un petit commerce des fois qui est là pour aller te chercher un café ou une série de commerces qui sont là à vendre des produits locaux. Dans cet esprit-là, est-ce qu'il y a quelque chose de pensé comme ça?

1415 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je passe la parole à la Ville pour le service de proximité.

1420 **Mme MARIE-CLAUDE LAMOUREUX :**

1425

C'est ça, service de proximité.

M. DANIEL MATHIEU :

1430

C'est ça. En fait, merci beaucoup de votre question. Oui, on a pensé à ça. L'idée c'est qu'à cette étape-ci de la vision, on n'a pas encore identifié sur le territoire d'endroits privilégiés qui pourraient être transformés ou adaptés pour accueillir ce type de service là. Parce qu'on était vraiment plus à l'étape d'établir la vision de façon générale. Évidemment, la phrase qu'on a mise dans le document outre les secteurs industriels plus spécifiques aux secteurs d'emploi

1435

qui vont être visés, on dit qu'il y aura aussi, en fonction des potentiels de développement, de la localisation fine, parce qu'il faut faire très attention, ce type de service là dans les parcs industriels testés ailleurs à Montréal entre autres, c'est extrêmement difficile en termes de survie. Parce que ça marche du lundi au vendredi de neuf à cinq. Et s'il n'y a personne le soir, les fins de semaine, et cetera, les commerces ont tendance à fermer. Ça ne fonctionne pas très bien.

1440

Mais donc, s'il y a un lien avec les secteurs résidentiels, mais là il y aura du raffinement à faire en termes de localisation pour ce type de commerce ou de service là. Oui, ça pourrait être réfléchi. Je pense que c'est vraiment dans une des prochaines étapes de planification plus fine du territoire en regardant les cartes puis spécifiquement comment on va redévelopper le territoire, que ça pourrait être fait.

1445

Complément de réponse, Monsieur Savignac?

1450

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Oui. Madame la présidente, merci beaucoup pour votre question. Ça nous donne l'occasion d'aborder le sujet du commerce de proximité qui est extrêmement important, parce qu'on l'a dit dès le départ, c'est un milieu de vie. Oui, c'est un parc industriel qu'on veut

1455 transformer en quelque chose de fantastique, un éco-parc sauf qu'il y a des gens qui y vivent,
on veut consolider l'aspect résidentiel de ce secteur-là. Et aussi, les nouvelles activités du parc
industriel, de l'éco-parc industriel va amener aussi une nouvelle clientèle qui va y travailler.
C'est des gens qui vont peut-être être plus nombreux que maintenant, qui vont y vivre
également le jour, mais c'est une vie importante. Ils vont vouloir avoir eux aussi accès à des
1460 commerces de proximité. Les liens aussi qu'on va créer avec les quartiers avoisinants, les
liens de transport actif. Donc, il faut décloisonner le secteur, consolider les zones résidentielles
et faire un maillage entre tout ça.

On souhaite qu'en faisant tout ça on va pouvoir encourager l'installation de commerces
de proximité aussi bien pour les gens qui habitent le secteur que pour les gens qui y travaillent
1465 ou les gens qui vont passer à travers le secteur en transport actif notamment.

M. DAVID HANNA, commissaire :

J'aurais une question corolaire que j'aimerais ajouter à celle de madame concernant
1470 justement l'offre des services de proximité.

Si je ne me trompe, à moins que je ne me trompe c'était quelque chose comme 1 600
ménages répartis entre deux enclaves, rappelons-le, donc fortement divisées une par rapport
à l'autre. Et dans la question de fournir des services et des commerces de proximité ça prend
1475 quand même une masse critique pour pouvoir l'offrir.

Or, ma question est, avez-vous des études qui vous permettent de déterminer quelle
est cette masse critique de ménage qui vous permettrait justement de fournir des services et
des commerces de proximité qui, rappelons-le, est divisé entre deux enclaves distinctes?
1480

M. DANIEL MATHIEU :

Je peux m'essayer... L'idée c'est que... non. En fait non, ces chiffres-là on ne les a
pas précisément. T'sais, dire un dépanneur ça prend absolument 150 ménages à moins de

1485 500 mètres ou des trucs comme ça. En fait, je dis nous à la Ville ce n'est pas des chiffres
qu'on a, évidemment c'est certainement des chiffres qui existent, des études de marché
comme ça existent. C'est certainement des informations que des entrepreneurs ont, eux.
Alors, la journée qu'on va vouloir attirer, si c'est une épicerie, un dépanneur ou quelque chose
comme ça, parce qu'on va avoir identifié un lieu où ça serait pertinent, un marché public, peu
1490 importe. À ce moment-là, on aura certainement le potentiel d'évaluer les marchés. Mais là, ça
va être vraiment très fin en termes de localisation, il va falloir travailler.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1495 O.K. Je vous encouragerais, parce que ces chiffres existent. Il y a beaucoup d'études
qui portent justement sur l'offre des services de proximité. Donc, je vous encourage fortement
à faire ces études, ces recherches pour pouvoir fournir des réponses claires là-dessus. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1500 Alors, pour la deuxième question.

Mme MARIE-CLAUDE LAMOUREUX :

1505 Ma deuxième question c'est, on peut, on a entendu parler des pistes cyclables qui pour
moi, je crois, encore c'est un lieu de rassemblement pour différents secteurs et tout. On peut
penser le début de tout ça, est-ce que je serai à ma retraite ou je pourrai aller au parc, au
marché Maisonneuve avec ma fille, sans capoter sur la rue Hochelaga, bientôt. Donc, vers
quand on peut rêver que ça va arriver dans la réalité?

1510 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour la Ville, alors ça débute quand les travaux?

1515 **M. DANIEL MATHIEU :**

En lien avec le lien routier, je laisserais monsieur Beaulieu répondre à cette question.

1520 **M. DANIEL BEAULIEU :**

Madame la présidente, je ne peux pas vous donner une date précise en ce moment. C'est qu'on a un processus à suivre au niveau de la conception, au niveau de la consultation puis au niveau évidemment, comme vous comprenez. Dans un couple c'est toujours long à prendre des décisions ensemble. Le couple est à trois et à quatre et à cinq ici. Donc, on a beaucoup de partenaires, mais on doit, c'est sûr, arrimer les besoins puis les, comment dire, la gouvernance de tout le monde. Donc, si on était libre comme l'air d'avancer en solo, c'est sûr qu'on pourrait peut-être avancer un peu plus vite, mais on doit concerter avec les mécanismes de tout le monde ici.

1530 Ça étant dit, on a quand même une belle complicité pour rester avec le parallèle et ça avance bien en ce moment. On a vraiment une belle équipe en place et je suis confiant qu'on va arriver avec quelque chose. Moi aussi je voudrais le réaliser bien avant ma retraite.

1535 **Mme MARIE-CLAUDE LAMOUREUX :**

Ça fait qu'on va moins vite, on va plus loin, mais on n'a pas d'idée du tout là, de marge, de paramètre de temps. Parfait.

1540 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, je vais demander à monsieur Julien Bourbeau...

M. DANIEL BEAULIEU :

1545 Peut-être juste compléter, mais on vise idéalement, dans un monde idéal on aimerait
être en chantier en 2023 pour s'arrimer avec les projets des partenaires, je parle au centre de
transport de la STM, qu'on aimerait, pour avoir une infrastructure autour pour les desservir, je
pense au centre de transport électrique d'Hydro-Québec, centre de transformation, tout ça.
1550 Donc, il y a un certain arrimage, il y a vraiment une volonté d'essayer de livrer les équipements
collectifs pour s'arrimer avec les projets, les partenaires.

Mme MARIE-CLAUDE LAMOUREUX :

1555 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1560 Merci. Donc, je demande à monsieur Bourbeau de venir. Est-ce que Lucie Beaudoin
est toujours avec nous dans la salle? Donc, ça sera vous ensuite.

1565 Je dois vous demander, ceux qui veulent encore poser des questions, d'aller vous
inscrire au registre parce qu'il approche oui, bientôt neuf heures. Donc, pour mettre ça au clair,
les règles du jeu, nous allons fermer le registre à neuf heures et quart, donc vous avez encore
15 minutes pour aller vous inscrire.

1570 Et là, on va continuer, on va essayer de voir si on peut passer tout le monde, mais je
vous dis, il y a beaucoup de gens qui se sont inscrits. Il est possible que nous ne puissions
pas terminer ce soir et on continuerait jeudi soir, ici à la même place. Mais pour le moment, je
me tais tout de suite pour essayer de finir tout ça ce soir.

M. JULIEN BOURBEAU :

1575 Merci, la Présidente. Ça sera court. Merci pour la présentation aussi, tantôt. Vous nous avez expliqué le concept d'écoparc industriel. Maintenant, pour le bénéfice de tous, j'aimerais que vous nous expliquiez pourquoi le nom Grande-Prairie?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1580 Alors, Madame la présidente, je peux donner quelques explications à ce sujet. C'est le nom du cours d'eau qui était à cet endroit au préalable. Donc, il s'appelait le cours de la Grande-Prairie. C'était une zone d'agriculture. Par la suite, il a porté le nom le ruisseau Molson du nom des propriétaires.

1585 **M. JULIEN BOURBEAU :**

1590 Parfait, merci. C'est ce que je pensais que vous alliez dire aussi. Maintenant, j'aimerais savoir comment l'utilisation dans le fond de l'ancien toponyme va-t-il rayonner dans la vision de développement? Comment, autrement dit, d'évoquer l'ancien ruisseau comme nom de projet structurant, comment ça va, concrètement, se refléter dans le fond dans la vision?

M. DANIEL MATHIEU :

1595 Bien, je pense que ça va se refléter de plusieurs façons, Madame la présidente. D'abord, le fait que ça soit un écoparc où est-ce qu'on tente de protéger le plus possible les écosystèmes en place. Évidemment, le ruisseau qui a existé à une certaine époque est complètement remblayé aujourd'hui. On en voyait encore des traces dans les dernières années, mais maintenant ce n'est plus possible vraiment d'en voir les traces. Est-ce qu'il y aura une façon de réaménager des espaces aquatiques qui pourraient venir faire en sorte de rappeler le ruisseau? Ça, probablement que ça pourrait être fait, et d'ailleurs, il y avait, je
1600 pense que si vous avez passé par le kiosque du lien routier, ils ont pu vous en parler.

1605 Mais de façon générale, je pense que, en fait la Grande-Prairie c'était aussi le secteur
de façon générale et dont le ruisseau portait plutôt le nom du secteur et non pas l'inverse. Et
c'est ce rappel à l'écologie et, disons à la fonction originale. Mais je laisserais peut-être
monsieur Beaulieu parler brièvement de comment il a le potentiel à travers le nouveau lien
routier, entre autres de commémorer, disons, le ruisseau.

1610

M. DANIEL BEAULIEU :

1615 Merci, Daniel, merci, Madame la présidente. Donc, le projet de mobilité est aussi
évidemment un projet d'infrastructure, parce que, qui dit infrastructure, dit drainage et
compagnie. On sait, la Ville de Montréal, malheureusement fonctionne majoritairement avec
des conduites d'égout unitaire. Ce qui veut dire que traditionnellement le pluvial, le sanitaire
sont dans les mêmes conduites. Ce n'est évidemment pas intéressant puis ce n'est pas des
trucs qu'on peut utiliser pour mettre en valeur de la rétention en surface, des choses comme
1620 ça évidemment.

Donc, dans ce cas-ci, on a la chance d'avoir la chance – la chance d'avoir la chance, il
commence à être tard. Excusez-moi. Mais on a l'occasion d'utiliser et de mettre en valeur les
eaux de pluie puis de traiter le ruissellement de surface différemment, de faire de la rétention
1625 puis de faire des bassins humides qu'on peut justement gérer, parce que c'est de l'eau de
pluie, c'est de l'eau propre, et de commémorer le ruisseau la Grande-Prairie, le ruisseau de
Molson qui déménage à Saint-Hubert, mais je pense que Grande-Prairie va peut-être être
mieux dans ce contexte-là, et de faire les choses avec.

1630 Puis il y a une donnée, tantôt je vous ai parlé de chiffres, mais il y a un chiffre que je
n'ai pas eu la chance de dire, je veux le dire. On parlait des réseaux unitaires qui sont saturés.
Votre secteur, votre quartier envoie annuellement 225 000 mètres cubes d'eaux usées non

1635

traitées dans le fleuve, parce que le réseau craque de partout, il est à capacité. Avec le projet de mobilité, le projet d'infrastructure qui lui est associé, on va installer des conduites séparatives en plus du traitement des eaux de surface puis de la commémoration du ruisseau qui était là. Par le traitement de ces eaux de surface là, on abaisse de 223 000 à 500 mètres cubes. Et ça, on va être capable de le quantifier parce qu'on a des capteurs sur tous les postes de, sur l'Est le long du collecteur d'égout qui est sur Notre-Dame.

1640

Donc, on parlait tantôt des changements climatiques et de tout. On a la chance d'avoir le fleuve à proximité, d'avoir l'ancien cours d'eau qu'on peut commémorer, d'utiliser des traitements de surface, de sédimentation, de bio rétention, des trucs comme ça, et de faire vraiment un ouvrage super intéressant pour Montréal qu'on n'a pas la chance de faire souvent au niveau des eaux, puis en même temps de garder notre fleuve un peu plus propre.

1645

M. JULIEN BOURBEAU :

Merci.

1650

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1655

Peut-être un dernier détail, Madame la présidente, si vous permettez. En fait, c'est un choix conscient que l'on a fait d'appeler le secteur la Grande-Prairie bien évidemment, comme vous le mentionnez. On veut que ça soit un développement qui s'inspire des grandes caractéristiques du secteur, notamment ce type de caractéristique là – je rappelle qu'on est à l'étape de la vision, donc c'est bien de parler de ces caractéristiques pour qu'elles soient incluses au final dans notre réflexion globale.

1660

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Bourbeau, merci beaucoup. Alors, maintenant nous appelons Lucie Beaudoin. Et je demanderais à monsieur Raymond Moquin, est-ce que monsieur Raymond Moquin est là pour la prochaine question. Merci.

1665 Alors, Madame Beaudoin.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

1670 Bonsoir. Merci pour l'occasion que vous nous donnez. Moi j'ai une question de clarification au niveau de la page 9 du document que j'ai pris sur le site.

LA PRÉSIDENTE :

1675 Oui.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

1680 À la page 9 on indique qu'il y a des terrains vacants, qu'il y a des terrains industriels, qu'il y a des terrains pour le commerce, tout ça. Quand je regarde ça, là je viens placer l'espace qui va être occupé par la STM, l'espace qui va être occupé par Hydro-Québec, l'espace qui est occupé par Ray-Mont Logistics, l'espace qui est occupé par le ministère des Transports. Je me demande où ils sont les terrains vacants, parce que je n'en vois plus. J'aimerais qu'on m'indique précisément qu'est-ce qui reste? Cette vision-là va s'appliquer à quel endroit et sur quel bâtiment? Parce qu'après ça, on enlève toute la partie de la base
1685 militaire, c'est-à-dire à peu près un tiers de l'espace. On enlève un autre cinquième avec les habitations résidentielles, les secteurs résidentiels. C'est ça.

1690 Je trouve que la carte n'est pas à jour et je ne comprends pas bien où va s'appliquer cette vision-là.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, de préciser de quels terrains on parle, les terrains vacants.

1695 **Mme LUCIE BEAUDOIN :**

Oui.

1700

M. DANIEL MATHIEU :

1705 Merci beaucoup pour la question. Alors, effectivement la carte que vous avez là, c'est la carte de l'utilisation du sol actuel. Alors, les terrains qui sont marqués vacants sont effectivement vacants. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas des projets sur ces terrains-là, d'une part, mais ils sont vacants. En fait, il y a aussi la notion de certains terrains qui contiennent des bâtiments qui sont vacants actuellement, comme Edgewell par exemple, plus dans l'Est.

1710 Sur la question d'où va s'appliquer la vision. La vision va s'appliquer partout sur le territoire. C'est ça qu'il faut garder à l'esprit, parce qu'on est dans un secteur qui est largement développé.

1715 **Mme LUCIE BEAUDOIN :**

Incluant Ray-Mont Logistics?

M. DANIEL MATHIEU :

1720 Incluant tous les terrains et tous les promoteurs qui vont vouloir s'implanter sur le territoire. Le concept est le même, c'est sûr qu'il y a une fonction urbanistique aussi, il y a un règlement d'urbanisme. Alors, il y a aussi une notion de délivrance de permis si les entreprises respectent la réglementation locale, ils vont pouvoir commencer leurs activités. Maintenant, en termes d'incitatifs et d'implications et d'accompagnements à venir s'arrimer à cette vision-là, ça inclut tout le monde et ça inclut aussi ce qui est bâti présentement. Les grands employeurs sur le territoire vont être interpellés à se doter d'un plan de gestion des déplacements grâce à nos centres de gestion des déplacements à Montréal pour limiter la quantité de véhicules et d'autos solos qui sont utilisés pour aller au travail.

1730 Alors, cette vision-là va s'exprimer de plusieurs, vraiment plusieurs façons. Ce qui est un peu tannant ici c'est qu'on ne l'a pas décrit beaucoup, parce que c'était un peu ça aussi l'objectif de vraiment, de plutôt s'entendre sur la vision avant de commencer à atterrir les stratégies et les plans de façon très spécifique. Parce que ce qu'on veut c'est d'abord s'entendre sur la vision et ensuite développer des stratégies qui vont respecter cette vision-là.

1735 Mais alors, oui, la vision va s'appliquer absolument partout. Alors, autant sur ce qui est développé présentement, ce qui est en activité présentement et les prochaines entreprises ou projets qui vont atterrir sur le territoire.

1740 **Mme LUCIE BEAUDOIN :**

 Mais juste pour être plus précis...

1745 **LA PRÉSIDENTE :**

 On va laisser, il y a encore des éléments de réponse à donner puis ensuite ça sera votre deuxième question. Pour les argumentations ça sera à la période d'expression des opinions.

1750 **M. RÉJEAN BOISVERT :**

Si je peux me permettre, Madame la présidente. On parle de l'ensemble du secteur, on parle de terrains vacants, mais il ne faut pas oublier les bâtiments actuels qui peuvent être requalifiés, agrandis, démolis, reconstruits. Donc, on a quand même un grand secteur qui a un énorme potentiel. On est ici aussi pour avoir cette vision commune là dans la nouvelle réglementation, s'il y a lieu de modifier la réglementation au niveau de l'intensité aussi des activités puis quelles activités qu'on veut dans ce secteur-là.

Donc, oui, il y a des terrains vacants. Oui, on a des partenaires qui ont des projets qui ne sont pas construits encore. Mais il faut voir le site dans son ensemble aussi, qu'il y a un énorme potentiel.

1760 **LA PRÉSIDENTE :**

1765 Merci. Est-ce que vous avez une deuxième question?

Mme LUCIE BEAUDOIN :

Oui. J'aimerais savoir quelles démarches ont été faites avec le CN, CP, concernant la modification du viaduc, est-ce qu'il y a des possibilités que ce soit déplacé?

1770 **LA PRÉSIDENTE :**

Le viaduc du train?

1775 **Mme LUCIE BEAUDOIN :**

Le viaduc de camion.

1780 **LA PRÉSIDENTE :**

De camion. Qu'il soit fait ailleurs?

1785 **Mme LUCIE BEAUDOIN :**

1785

Qu'il soit fait ailleurs. Et ça j'ai... Parce que dans un des kiosques, ce qu'on m'a expliqué c'est qu'on ne pouvait pas le déplacer vraiment, parce que là, il y avait des voies ferrées puis là, on ne peut pas faire un viaduc par-dessus la voie ferrée, puis tatati, tatata. Est-ce qu'on a une ouverture du CP, du CN, je ne me rappelle pas, par rapport à ça ou il n'y a

1790

M. DANIEL MATHIEU :

1795

Merci pour la question. Je veux juste m'assurer de bien comprendre la question. Est-ce qu'on parle du viaduc qui va passer par-dessus Notre-Dame ou du viaduc qui va faire le prolongement Souigny l'Assomption, dans votre question. Je ne suis juste pas certain.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

1800

Le viaduc qui est le plus proche de ce côté-ci.

M. DANIEL MATHIEU :

1805

Ah, qui passe par-dessus Notre-Dame.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

Qui passe sous la voie ferrée, qui passe par-dessus.

1810 **M. DANIEL MATHIEU :**

O.K. D'accord.

1815 **Mme LUCIE BEAUDOIN :**

Près de la voie ferrée actuelle.

M. DANIEL MATHIEU :

1820 Peut-être que je peux inviter le Port de Montréal pour répondre à cette question-là, les intervenants du Port de Montréal sont présents parmi nous. Un micro va vous être acheminé.

LA PRÉSIDENTE :

1825 Alors, concernant la localisation des rails et des viaducs, un peu d'éclaircissement.

M. HUGO BRASSARD :

1830 Bien, en fait comme on a expliqué déjà au kiosque, on a regardé différentes alternatives au niveau, je dirais côté géométrique, quand même à haut niveau pour trouver des solutions, voir s'il y avait possibilité de déplacer ce lien-là ailleurs.

1835 Ce qu'il faut comprendre aussi c'est que le cadre bâti du secteur est quand même très impressionnant. On a le viaduc du CN qui est là. Ensuite, on a – on n'a pas de carte, mais en tout cas. Donc, on a le viaduc du CN qui est déjà là. Ensuite, à l'est on a une zone de terrain où on a un accès directement à la rue Notre-Dame. Je pourrais essayer d'en trouver une.

LA PRÉSIDENTE :

1840 Je vous encourage à nous expliquer.

M. HUGO BRASSARD :

1845 Oui, oui. Donc, on a une zone, on a un accès directement à la rue Notre-Dame. Ensuite, on a Vopak qui est là. On a un cadre bâti aussi. Donc, les options qui auraient pu être possibles pour éloigner aussi ce lien routier là, ce qu'on a regardé suivant l'axe Dickson. Principalement, ce qu'on a remarqué dans l'axe Dickson, c'est sûr que les abords pour se rendre, pour être capable de traverser... dans le fond, le but du projet c'est d'avoir une fluidité aussi pour les camions. Donc, c'est d'être capable de passer outre le réseau ferroviaire qui est en place.

1850
1855 Donc, l'idée c'était de passer au-dessus du réseau ferroviaire pour être capable d'atterrir de l'autre côté. On n'est pas capable, on est trop près dans le fond de l'axe Notre-Dame. Donc, il faut passer outre l'axe à Notre-Dame et redescendre ensuite, si on y va en viaduc ou en tunnel de l'autre côté.

1860 En tunnel, la problématique qu'on a c'est des infrastructures souterraines qui sont là, le collecteur. On a un ouvrage de surverse aussi qui traverse, dans le fond la rue qui est en parallèle en fait, avec la rue Dickson. Ce qui empêche aussi de déplacer ces infrastructures-là.

1865 Donc, ça devient un projet beaucoup plus majeur à réaliser qui si on utilise la zone de terrain qui est déjà disponible à proximité et où on a dessiné notre futur lien routier.

1870 Deuxième chose aussi ou quatrième chose, je ne me rappelle plus combien j'en ai dit. Mais dans le fond l'emplacement futur pour le futur l'Assomption, bien dans le fond, nous ça devient intéressant pour nous de venir nous raccorder directement. On est à proximité quand même. Les niveaux aussi sont intéressants pour venir se raccorder de l'autre côté. On est en parallèle avec le viaduc du CN. On va être plus haut quand même, mais on est quand même en parallèle. Puis ensuite, pour la réalisation des travaux aussi c'est un gain, parce qu'on est capable de réaliser le projet sans bloquer les opérations, pas les opérations, mais plutôt la

circulation sur la rue Notre-Dame. On est capable de construire en même temps. La seule intervention qu'on aurait c'est en fermant la voie pour être capable de mettre les poutres au-dessus du viaduc tout simplement. Mais les travaux peuvent se faire sans nuire à la circulation. Ce qui est quand même un enjeu important.

1875

LA PRÉSIDENTE :

Juste une question de clarification. Parce qu'on nous a demandé, est-ce que les rails eux autres peuvent un jour être déplacées?

1880

Mme LUCIE BEAUDOIN :

Est-ce que le CN a fait une autre proposition?

1885

LA PRÉSIDENTE :

Là, le viaduc va être construit par le port, pas par le CN.

1890

Mme LUCIE BEAUDOIN :

Non, je sais. Mais c'est parce qu'il y a des voies ferrées tout le long ici.

LA PRÉSIDENTE :

1895

Oui, c'est ça. Est-ce que les rails sont déplaçables?

M. HUGO BRASSARD :

1900

Vous voulez dire le réseau ferroviaire du Port de Montréal. Bien, en fait, ce qu'il faut comprendre c'est que le réseau ferroviaire du Port de Montréal est nécessaire pour l'approvisionnement des terminaux en conteneur. Dans le fond, on a deux modes de transport principaux. On a le ferroviaire et le camionnage. Ces voies-là sont nécessaires justement pour vider les différents terminaux à conteneur, et ensuite c'est envoyé par le CN.

1905

Donc, la sortie, il y a deux sorties principales au port, il y a la sortie par le Vieux-Port et il y a une sortie par Longue-Pointe, je pense. Pardon?

M. CLAUDE DESCHAMBAULT:

1910

Iberville.

M. HUGO BRASSARD:

1915

Iberville, c'est ça. Donc, c'est les deux sorties principales qu'on a sur le réseau. Donc, dans le fond, ces voies-là servent à contenir les conteneurs qui sont sur le port et les différentes marchandises qui transigent par le port.

Mme LUCIE BEAUDOIN :

1920

Alors, ils ne sont pas déplaçables?

M. HUGO BRASSARD :

Non, exactement.

1925

LA PRÉSIDENTE :

Une question de précision?

1930 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Oui. Merci. Une question aux gens de la Ville qui se rattache à la première question de madame. La vision contient, parle beaucoup d'établissement d'espaces verts, d'infrastructures de proximité. J'entends par ailleurs, je crois comprendre que la presque totalité ou à peu près de tout ce territoire-là appartient à des propriétaires privés.

1935 Il serait peut-être intéressant que vous nous déposiez une carte à jour des occupations réelles et surtout des endroits précis où la Ville a une réelle emprise et où elle peut décider : « Là, on va faire ça, là on va faire ça, et là on peut pas faire ça. » Sans avoir à empiéter, je dirais, sur des terrains privés. Et là, j'exclus bien sûr le CP et le CN qui sont des terres publiques.

1940 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup. Alors, je vais appeler monsieur Raymond Moquin au micro. Et puis, est-ce que nous avons toujours Émilie Dupuis avec nous? Madame Dupuis, vous serez la prochaine. Merci beaucoup.

Alors, on vous écoute.

1945 **M. RAYMOND MOQUIN :**

1950 Merci. Donc, Raymond Moquin, président du collectif en environnement de Mercier-Est. Le projet de la Cité de la logistique a été rejeté par la population par la nature même de ses activités, les activités de logistique qui génèrent beaucoup de nuisance, camionnage et bruit, et cetera.

1955 Dans ce qu'on voit là, on ne voit aucune garantie et même c'est ça qui m'inquiète un peu dans tout ça, c'est que de l'aveu même de nos partenaires, ils n'ont pas développé de vision. On ne sait pas quelles sont les entreprises, quels types d'entreprises qui vont venir s'implanter. C'était le même genre de reproche qu'on avait fait il y a deux ans, dès la première

1960 séance d'information au mois de janvier. On disait : « Vous n'avez pas de vision à nous présenter. » Puis on se retrouve deux ans, quasiment deux ans et demi plus tard au même statu quo.

1965 Donc, comme je dis, on ne voit aucune garantie que les entreprises qui vont venir s'installer ne seront pas encore une fois des industries de la logistique.

Donc, je dirais, aujourd'hui, c'est quoi les garanties que les citoyens ont qu'on ne se retrouve pas avec un autre habillage, avec un peu le même projet qu'il y a deux ans?

1970

M. DANIEL MATHIEU :

1975 Oui. Bien, merci beaucoup pour la question. En fait, c'est un petit peu dans le sens de la réponse que j'ai donné tantôt. Vous avez raison sur un élément, la stratégie économique avec les cibles spécifiques et les créneaux industriels qui vont être visés pour attirer dans ce secteur-là, effectivement n'ont pas été encore finalisés. Il y en a quelques-uns qui sont présentés dans le document de vision préliminaire, fabrication légère, logistique intelligente, des entreprises de services qui offrent des services de logistique intelligente.

1980

1985 À cette étape-ci, à l'étape de vision on est effectivement plus à l'étape de déterminer quel mode d'implantation, quel type de cohabitation on vise pour les entreprises qui vont venir s'établir sur le territoire. C'est quoi les critères spécifiques qu'on cherche à avoir parmi les entreprises qui vont venir s'établir. C'est un peu d'où l'idée des objectifs économiques qui ont été présentés tantôt, ça va être de répondre à ces objectifs-là par l'implantation des entreprises.

Évidemment, on n'a pas 100% du contrôle sur les entreprises qui viennent s'établir sur le territoire. On a beaucoup d'outils incitatifs qui nous permettent de doter le territoire d'une

1990 image, d'un type de vocation, en faire la promotion sous un axe spécifique, lui donner un branding. En termes d'image de promotion, d'attraction, de communication, et cetera, il y a beaucoup de choses qu'on peut faire pour rendre le territoire attractif pour certains secteurs industriels. Ça, c'est une chose d'un côté.

1995 On a des programmes à la Ville pour soutenir certains types d'entreprises et certains types d'implantations et certains types d'ouvrages en termes d'immobilier, en termes d'aménagements, et cetera. On a aussi plusieurs partenaires qui ont des programmes qui permettent d'accompagner les entreprises pour limiter les nuisances. Et on a aussi une réglementation qui nous permet d'adapter l'utilisation du territoire aux types d'entreprises qu'on veut attirer.

2000 Évidemment, ça, je laisserais peut-être plus l'Arrondissement y répondre, mais vous avez raison, on ne les a pas encore identifiées présentement. C'est quelque chose qu'on va faire très rapidement, parce qu'on a quand même une impression que la vision qu'on propose aujourd'hui, on n'est pas complètement à côté de la track. Et on veut quand même assez rapidement identifier, faire cette analyse-là fine des potentiels de développement, des atouts du territoire, le bassin de main-d'oeuvre, les synergies potentielles avec les entreprises, et c'est quoi les projets sur lesquels on peut miser. Tantôt je parlais du projet du Collège Maisonneuve, j'y reviens encore, mais c'est un projet industriel de recherche qui nous permet d'aller dans des secteurs plus pointus comme le milieu alimentaire par exemple, puis qui pourrait donc nous amener des avenues de secteurs et d'autres entreprises qu'on pourrait venir accrocher à, par exemple ce type d'infrastructure là.

2015 Alors, vous avez raison, on n'est pas encore rendu là. C'était volontaire, entre guillemets, mais on a quand des critères qu'on a déjà établis qui sont assez spécifiques sur quel type d'entreprise, sans avoir identifié les créneaux, mais sur le type d'entreprise et le type d'implantation qu'on veut voir atterrir sur le territoire.

2020 **M. RÉJEAN BOISVERT :**

2025 Si je peux intervenir, Madame la présidente. Monsieur Moquin, vous étiez aux consultations lorsqu'on a fait des visions, des consultations. Oui, des fois la vision peut prendre du temps, oui, trois consultations effectivement. Par contre, je vous dirais qu'on a fait quand même certains gains, certains pas en avant. On a enlevé l'entrepasage extérieur. On a fait le PIA. On a modifié les distances aussi entre les entreprises puis les zones sensibles. Et on est encore ici ce soir pour prendre votre pouls pour développer ensemble cette vision-là et d'avoir les bonnes entreprises aussi, et faire une modification encore s'il y a lieu à notre réglementation d'urbanisme pour aller encore plus loin ensemble.

2030 Donc, oui des fois c'est long, mais on marche ensemble puis le mariage peut être très long.

LA PRÉSIDENTE :

2035 Oui. Je vous invite à poser votre deuxième question.

M. RAYMOND MOQUIN :

2040 Écoutez, je ne suis pas tout à fait rassuré, je dois vous le dire. Dans la présentation de monsieur Beaulieu de la Ville de Montréal, il évoque, parce qu'on parlait de camionnage, on parlait que les nouvelles voies de circulation vers les réseaux supérieurs ça va permettre d'éviter que les camions traînent dans les quartiers résidentiels et que ça va être un gros plus. Là, je résume, mais grosso modo c'est à peu près ça.

2045 Or, on sait que déjà quasiment dès 14 h, 14 h 30 tous les jours ou à peu près les voies supérieures sont congestionnées. La 25 est congestionnée, la 40 est congestionnée. Que font les camionneurs avec les GPS et tout ça, ils prennent le chemin le plus court, ils investissent dans les... et se redirigent vers les rues résidentielles. On le voit dans les quartiers résidentiels. Et encore là, ça, c'est un problème qui a été évoqué il y a deux ans et on nous ramène grosso modo les mêmes constats aujourd'hui.

Donc, la question c'est: étant donné que les voies supérieures sont plus souvent qu'autrement congestionnées, quelle garantie, encore une fois, ont les citoyens, que le camionnage additionnel, parce qu'on parle de croissance, donc de camionnage additionnel, ne se retrouvera pas en bonne partie encore dans les quartiers résidentiels?

2055

M. DANIEL MATHIEU :

Monsieur Beaulieu.

2060

M. DANIEL BEAULIEU :

2065

Madame la présidente, Monsieur Moquin. Comme on établissait tout à l'heure, donc l'idée c'est de sortir le camionnage des rues de la Ville de façon à ce que la circulation elle, se rabatte sur l'axe régional qui est Notre-Dame et non pas le quartier. Donc, c'est un premier but. Les camions sont sur le réseau artériel de la Ville actuellement. On veut les amener le plus directement possible au réseau supérieur.

2070

Sur le point de la congestion du réseau supérieur, les camionneurs n'ont pas avantage à faire des détours dans le réseau local si c'est plus pénible que le réseau qu'on leur offre pour arriver au même point sur le réseau supérieur. Et en fait, le ministère des Transports travaille aussi parallèlement avec ce qui a été fait sur l'autoroute 25.

2075

Donc on a enlevé le goulot au niveau de Souigny en direction sud. Les travaux qui s'en viennent au niveau du pont tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine vont faire la même chose en direction nord. Donc, au niveau du tunnel, sans vraiment augmenter la capacité, mais on va éliminer, comment dire, un point de friction à cet endroit-là. Le tunnel va mieux fonctionner, l'axe de la 25 va mieux fonctionner. Donc, tout ça, c'est un ensemble de projets qui viennent

2080 s'arrimer ensemble. Les différents efforts régionaux vont porter fruit, parce qu'on sait que le moindre sable dans l'engrenage dans le grand Montréal a des répercussions toujours.

2085 Donc, on vient travailler sur ces points de friction là et c'est ce qu'on fait avec le projet qu'on a là. Comme je vous mentionnais avec le projet de la 25, on a réduit considérablement le camionnage, ça fonctionne. On a réduit le bouchon aussi qu'on avait à l'entrée du port. Donc, il y a plusieurs atouts de ce côté-là. Donc, ça s'en vient, on progresse.

LA PRÉSIDENTE :

2090 Merci beaucoup. Alors, je vais appeler Émilie Dupuis. E puis ensuite ce sera monsieur Bernard Bossé. Est-ce que monsieur Bossé est là? Oui. Parfait.

2095 Alors, Madame Dupuis. On me mentionne, là, bien je vous l'avais dit à 9 h 15 on finissait... Le registre c'est terminé depuis 9 h 15. Nous avons énormément de gens qui veulent encore prendre la parole. Alors, je vous annonce qu'il y a probablement une soirée jeudi. On continue jusqu'à ce que nous ne soyons plus en mesure de prendre des questions, mais on va voir jusqu'où on se rend. Mais il y aura probablement une autre soirée jeudi.

Alors, la parole est à vous, Madame Dupuis.

2100 **Mme ÉMILIE DUPUIS :**

2105 Merci d'être enfin arrivée, chère consultation publique sur la section Assomption Sud. Mes voisins et moi-même avons travaillé très fort pour pouvoir être assis ici ce soir. Je voudrais juste faire corriger quelque chose. Ce n'est pas deux secteurs résidentiels, mais bien trois. On ne parle jamais de Viauville dans les documents, mais on partage le terrain avec le CN. Donc, je pense qu'on peut calculer qu'on fait partie des secteurs résidentiels qui sont visés par les grands changements qui s'en viennent.

2110 Aussi pour l'étude acoustique qui va être déposée, je voudrais juste être certaine que
ça a été pris à différents moments de la journée les lectures, comme on l'a demandé depuis
deux ans.

2115 Au sujet des boisés qui se trouvent à travers la zone Assomption Sud, et cetera. Je
voulais savoir si le ministère de l'Environnement avait relevé, ou quelqu'un de la Ville, je ne
sais pas c'est à qui de faire ça, mais avait relevé les différentes espèces de la faune ou de la
flore pour savoir exactement qu'est-ce qui se trouve sur ces terrains-là, pour préserver ces
espaces verts là si jamais on doit en venir là. On plante 300 000 arbres pour essayer de
sauver tous les arbres qu'on abat pour la grille du frêne, mais là, on va jeter à terre à peu près,
2120 je ne sais pas combien d'arbres puis combien d'étangs pour être capable de faire un lien
autoroutier pour des camions, pour amplifier la prospérité du Port de Montréal.

Donc, je veux juste être certaine qu'on ne va pas mettre fin à une espèce quelconque,
là.

2125 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, la question ce sont les espèces sur le territoire.

2130 **Mme ÉMILIE DUPUIS :**

Bien oui.

M. DANIEL MATHIEU :

2135 Monsieur Provost?

M. ÉRIK PROVOST :

2140 Bien, sur ce point-là, Madame la présidente, ce qu'on peut mentionner c'est que la
Ville de Montréal a l'intention évidemment de prendre toutes ses responsabilités sur la
documentation au niveau des écosystèmes en place. Cette documentation-là, fine, n'a pas été
réalisée, telle qu'elle est formulée dans la question, mais évidemment la Ville va assumer
toutes ses responsabilités de ce côté-là. Puis j'ose espérer que ça sera la même chose pour
ses partenaires qui sont représentés ici.

2145

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Deuxième question.

2150

Mme ÉMILIE DUPUIS :

2155 Oui. Ça m'inquiète un petit peu compte tenu qu'un des partenaires bien, qui n'est pas
présent ici ce soir, mais dans le truc, Ray-Mont Logistics qui est notre deuxième voisin a
quand même rasé un boisé au complet sans en avoir le droit. Ça fait que le respect des
normes et des lois, je pense que pour eux ce n'est pas très important.

2160 La prospérité du port, j'en suis, c'est un moteur économique pour la province aussi. Je
n'ai aucun problème avec ça, quoique je n'y ai pas accès puis je ne le vois pas de chez moi,
même s'il est à deux minutes à pied...

LA PRÉSIDENTE :

2165 Je vais vous demander de nous faire une question.

Mme ÉMILIE DUPUIS :

2170 Oui. Comment on fait pour allier la qualité de vie à l'expansion du Port de Montréal, parce que c'est de ça qu'on parle ce soir. Quand j'ai à trois minutes à pied de chez moi un lien autoroutier en hauteur. Est-ce qu'il va y avoir un revêtement de chaussée particulier qui va atténuer les nuisances? Comment on va pouvoir allier les deux?

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, pour la Ville.

M. DANIEL MATHIEU :

2180 Monsieur Beaulieu.

M. DANIEL BEAULIEU :

2185 Madame la présidente, Madame. Je voulais simplement rappeler que c'est un lien routier, mais non pas autoroutier, c'est une infrastructure municipale qu'on conçoit à 50 kilomètres/heure. La chaussée, on vise d'avoir un revêtement bitumineux, pas un revêtement de béton à ce niveau-là, pour des questions sonores. C'est d'ailleurs ce qu'on a fait sur les voies de service de l'autoroute 25 qui sont municipales. Donc, on ne voulait pas de béton en surface à ces endroits-là.

2190

Mais la question acoustique. Je vous donne l'exemple de ce qu'on a fait à l'autoroute 25, parce que c'est un secteur qui est aussi critique, les voisins sont beaucoup plus près de l'emprise, puis là, c'est vraiment une emprise autoroutière.

2195 **Mme ÉMILIE DUPUIS :**

Là où ça craque puis là où il...

LA PRÉSIDENTE :

2200

On va laisser la Ville répondre, s'il vous plaît, pour qu'on puisse bien s'informer.

Mme ÉMILIE DUPUIS :

2205

Désolée.

M. DANIEL BEAULIEU :

2210

Oui, l'état de la chaussée était un problème. Avant, on partait avec une chaussée existante qui était, disons due On a fait approuver par exemple un modèle de puisard qui est plus étroit, qui est plus long, mais qui est en dehors des roulières de camion pour diminuer. Parce que toutes les questions de conduites souterraines, évidemment quand les camions tapent sur une cheminée de regard d'égout ça fait des répercussions dans le sol.

2215

C'est toutes sortes de petits trucs quand on part d'une page blanche, comme ce qu'on va faire avec ce terrain-là qui est en friche. C'est rare qu'on a la chance de construire dans du terrain vierge à Montréal au niveau des infrastructures, mais on va éviter ces pièges-là. On va s'assurer qu'on va avoir un revêtement acoustique, des infrastructures qu'on va faire, qui sont aussi performants que possible.

2220

Comme je mentionnais tout à l'heure dans d'autres réponses, on veut traiter les eaux de ruissellement en surface. Donc, aussi c'est qu'on s'évite... Je parlais des grilles de puisard, on va en avoir à certains endroits, c'est inévitable, mais on va essayer d'avoir du drainage par des noues, des fossés. Alors, des choses comme ça, au niveau de la surface, pour diminuer le nombre de couvercles d'égout, de choses comme ça qu'on va avoir sur la chaussée.

2225

Donc, on va travailler pour diminuer le bruit aussi par le concept de base qui cherche à avoir les véhicules en mouvement sans départ-arrêt intempestif, mais aussi par des détails au niveau de la construction technique.

2230

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

2235

M. DAVID HANNA, commissaire :

Concernant la question de l'espace vert, ça fait deux fois que ça revient. Dans le document il est question justement, la Ville se propose de créer des espaces verts, mais sans aucunement spécifier où, quoi, comment. Et il a été question avant de la Grande-Prairie, le ruisseau de la Grande-Prairie, est-ce récupérable, pas récupérable.

2240

Est-ce que vous avez une stratégie ou une étude ou quelque chose qui permet de répondre à ces questions par rapport aux espaces verts? Est-ce qu'il y a un projet, un plan, des études ou quelque chose qui permet de mieux répondre à la préoccupation des espaces verts plus précisément?

2245

M. ÉRIK PROVOST :

Madame la présidente, en fait, la Ville a l'intention de profiter de chaque opportunité pour maximiser la présence des espaces verts dans le secteur. Évidemment, il y a toujours des enjeux de faisabilité que ça soit techniques ou financiers qui se présentent, mais chose certaine on veut avoir des espaces verts dans le secteur, on veut des espaces publics également, parce que ce n'est pas parce qu'on est dans des secteurs d'emploi par exemple que ce n'est pas nécessaire d'avoir un réseau d'espace publique. Donc, c'est vraiment la volonté de la Ville d'avoir un réseau d'espaces publics et qu'il soit vert le plus possible, en préservant le plus possible également les écosystèmes qui sont en place.

2250

2255

LA PRÉSIDENTE :

2260 D'accord, merci. Merci beaucoup.

Mme ÉMILIE DUPUIS :

2265 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2270 Alors, je vais demander à monsieur Bernard Bossé. Ensuite Est-ce que madame France Hamel est toujours avec nous. Ça sera vous ensuite, merci.

Alors, Monsieur Bossé.

M. BERNARD BOSSÉ :

2275 Oui, bonsoir. Je suis résident de Guybourg et j'aimerais savoir quelles mesures sont envisagées afin de désenclaver le quartier d'un point de vue des transports actifs, vélos ou marche à pied? Parce qu'actuellement la seule manière de quitter le quartier Guybourg c'est soit via le viaduc Cadillac ou par Notre-Dame. Sous-question, deuxième question en fait, serait-il envisageable de relier Guybourg à Viauville dans l'axe Ontario ou dans l'axe Lafontaine.

2280

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci beaucoup.

2285 **M. DANIEL MATHIEU :**

Monsieur Beaulieu.

M. DANIEL BEAULIEU :

2290

Madame la présidente. Les études, les analyses qu'on a faites sont vraiment dans le corridor Assomption-Sud à ce niveau-là, même si au niveau économique on a le territoire en son entier. Mais comme je mentionnais au niveau du transport actif, c'est qu'on a la piste Souligny qu'on va prolonger, qui finit en cul-de-sac un peu actuellement à Du Quesne et qui

2295

2295 passe dans votre secteur, au secteur juste au nord de l'emprise de Souligny.

Je vous avoue, je ne suis pas sûr de la connectivité qu'il y a à cet endroit-là, mais au moins c'est un élément que cette piste-là va se poursuivre vers l'Ouest puis va raccorder le quartier Viauville. Donc, c'est un lien qui va être direct, qui va être agréable, qui va être aussi

2300

2300 sans croisement avec les voies routières. Donc, en site propre et libre de circulation au niveau du vélo. Donc, ça va vraiment être un plus pour ce qui est de raccorder les quartiers ensemble, mais l'ensemble du réseau de transport actif est vraiment une priorité aussi pour la Ville dans ce secteur-là. C'est de venir compléter tous les tronçons manquants qu'on a dans le secteur.

2305

M. BERNARD BOSSÉ :

Donc, la réponse c'est non? Donc, la réponse c'est non?

M. DANIEL BEAULIEU :

2310

La piste Souligny va être prolongée.

M. BERNARD BOSSÉ :

2315

La piste Souligny ne désenclave pas le quartier Guybourg dans son état actuel.

M. DANIEL BEAULIEU :

Mais à ce niveau-là, moi j'avais de mon côté, ne touchait pas à ce secteur-là.

2320

M. ÉRIK PROVOST :

Ce qu'on peut peut-être mentionner de plus, Madame la présidente, c'est, il y a déjà une voie cyclable sur Cadillac. Ça se peut qu'au niveau de l'aménagement ça ne serait peut-être pas convenable pour tous les citoyens. J'invite les citoyens pour qui cet aménagement-là ne conviendrait pas de l'exprimer. Chose certaine, on veut miser sur le transport actif dans la desserte du secteur comme c'est le cas pour le transport collectif également. Mais c'est une priorité pour nous de bien desservir le secteur en matière de transport actif.

2325

2330

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Madame France Hamel. Et ensuite, ce sera, est-ce que Laurent Lemieux est toujours avec nous? Ce serait monsieur Laurent Lemieux qui est sur la liste. Parfait. Merci.

2335

Mme FRANCE HAMEL :

Bonsoir. J'aimerais savoir si la Ville prolongerait, viserait à prolonger le boulevard Assomption si le Port de Montréal n'avait pas son projet de viaduc?

2340

M. DANIEL MATHIEU :

Monsieur Beaulieu.

2345

M. DANIEL BEAULIEU :

2350 Madame la présidente, j'ai échangé beaucoup avec les citoyens à ce sujet-là. C'est qu'on a, ce que moi je m'amuse à appeler, des projets à neuf vies. La Ville de Montréal, on a des projets qui font parties de nos cartables depuis de longues années, qu'on parle de Cavendish, qu'on parle de l'Assomption, on parle du pont Jacques Bizard, on parle de toutes sortes de projets que la Ville a toujours eu, d'une administration à l'autre, l'intention de faire.

2355 L'Assomption j'ai travaillé dessus moi comme jeune ingénieur au début des années 90. Ça fait longtemps que la Ville a l'intention de poursuivre cet axe-là, parce que c'est toujours un lien manquant dans sa grille de rue, dans sa desserte. Comme je vous disais, au-delà du port, juste pour le maillage des circuits d'autobus par exemple et puis d'éliminer la circulation de transit sur Dickson, parce qu'on sait que Dickson on ne peut pas revenir en arrière au niveau de la conception de l'urbanisme de cette époque-là, mais on a une zone
2360 industrielle au sud, une zone résidentielle au nord. Donc, il y a une continuité de la rue, il y a une discontinuité des usages. Il y a des dérangements qui y sont associés. Donc, de longue date la Ville veut corriger ça puis poursuivre l'Assomption que le port soit là ou pas.

2365 D'ailleurs, si vous regardez le plan de transport 2008 de la Ville de Montréal, le prolongement de l'Assomption y est inscrit. Et le plan d'urbanisme de 2015 et le schéma d'aménagement. 2004? Le plan d'urbanisme de 2004. Donc, ça date quand même d'un certain nombre d'années. 2004 c'est l'année que je suis arrivé à la Ville ça. Mais ça date de longtemps. Donc, le projet a toujours été dans les cartons de la Ville, mais là, je crois qu'on a le momentum pour le réaliser.

2370

Mme FRANCE HAMEL :

2375 O.K. Ma deuxième question. Je reviens aussi au viaduc. C'est de savoir si la Ville considère que le projet actuel du Port de Montréal s'insère bien dans sa vision de la Ville et si vous avez osé demander au port s'ils avaient d'autres options?

M. DANIEL BEAULIEU :

2380 Madame la présidente, je pense, Monsieur Brassard du port tantôt a assez bien élaboré et on en a discuté ensemble. Donc, ça fait quand même de nombreuses années qu'on regarde cet aspect-là puis qu'on a regardé avec eux. Et eux ont, je pense, fait une analyse sérieuse de toutes les opportunités qui s'offraient à eux.

2385 Il y a beaucoup d'obstacles à sortir le port ailleurs que là. On a le collecteur d'égout qui est quand même au-dessus de quatre mètres de diamètres, qui est en dessous de Notre-Dame, et tout ce secteur-là en sous-sol est assez meublé. Donc, c'est clair qu'ils doivent sortir en aérien, mais pour toutes sortes de raisons c'est vraiment le seul endroit. Ce qu'on a demandé au port par contre, c'est de ne pas sortir en ligne droite, c'est de sortir avec un pont le plus en courbe possible pour s'éloigner puis profiter de la topographie des lieux et puis
2390 s'éloigner graduellement du secteur. Des échanges qu'on a eus avec les gens aussi au kiosque c'est qu'en fait, les véhicules du port qui sortent à cet endroit-là se trouvent être plus loin par exemple de Grace Dart, si on prend le coin de la bâtisse que Notre-Dame se trouve à être de Grace Dart actuellement. Et en déplaçant les camions à cet endroit-là, enfin on réduit les nuisances en front de Notre-Dame. Et aussi, comme on parlait tout à l'heure, c'est qu'on
2395 ramène la circulation de transit qui actuellement passe au deux tiers dans le quartier vers Notre-Dame.

2400 Donc, c'est clair que ça rentre dans l'objectif de la Ville de ramener la circulation régionale sur les axes régionaux, de sortir le transit des secteurs résidentiels. Donc, oui ça rencontre nos objectifs.

LA PRÉSIDENTE :

2405 Merci. Alors, Monsieur Laurent Lemieux. Et est-ce que Grégoire Claveria est toujours avec nous? Ça sera vous ensuite.

M. LAURENT LEMIEUX :

2410 Bonsoir, Madame, Messieurs, bonsoir. J'ai une question assez simple, la réponse peut-être pas. Combien de personnes devront se rendre sur le territoire pour y travailler à terme, disons dans cinq ans? Est-ce que vous avez fait une évaluation des travailleurs qui devront se rendre sur...

M. DANIEL MATHIEU :

2415 Qui auront à se rendre sur le territoire?

M. LAURENT LEMIEUX :

2420 Sur le territoire pour y travailler, pour faire leur travail.

M. DANIEL MATHIEU :

2425 Dans cinq ans, non, absolument pas. Parce qu'on n'a aucune idée pour l'instant du type, de la forme et de la taille des entreprises qui vont s'implanter dans le territoire. C'est quelque chose d'assez hypothétique comme question d'ailleurs, ne serait-ce que de savoir pas encore, parce que vous savez sûrement qu'on est en litige avec Ray-Mont Logistics. Alors, comment ce terrain-là va se développer, on n'a aucune idée. Et les terrains vacants qui restent entre autres en face de Mabe de l'autre côté de Dickson, on n'a aucune idée non plus du type de projets qui vont s'y inscrire.

2430 On pourrait faire une évaluation sur des emplois moyens à l'hectare. Ça nous donnerait un chiffre très, très approximatif, mais compte tenu de plusieurs inconnus, comment Edgewell va être développé par exemple, quel type d'entreprise vont s'y implanter. Ça peut être extrêmement variable d'une industrie à l'autre le nombre d'emplois à l'hectare. Alors, non, on n'a pas cette évaluation-là puis surtout pas sur un échéancier de cinq ans, parce qu'on n'a pas non plus d'idée à quelle vitesse le territoire va se redévelopper.

2435

LA PRÉSIDENTE :

2440 Votre deuxième question.

M. LAURENT LEMIEUX :

2445 Bon, c'est toute une réponse. Parce que la deuxième question y était liée
effectivement. Je vais la poser quand même, puis on pourra voir. Quels moyens mettrez-vous
en place pour assurer que ces personnes puissent se rendre à leur travail le matin et revenir à
la maison le soir? En fait, il ne faudrait pas que ça crée... vous voulez limiter ou réduire les
nuisances sonores et de circulation, mais il ne faudrait pas que l'afflux des personnes qui
viennent travailler crée des problèmes. D'autant plus que ce que je comprends c'est que
2450 l'espace disponible en fait c'est un parc industriel. Donc, il n'y a pas de prévision de résidence
sur ce territoire-là.

2455 Monsieur, vous avez dit, je pense que votre nom n'est pas devant moi, mais vous avez
dit plus tôt que vous allez consolider les quartiers résidentiels voisins. Je ne sais pas qu'est-ce
que ça veut dire exactement, mais je présume en tout cas que les gens qui viendront travailler
là en bonne partie ne seront pas du secteur immédiat, des résidents des quartiers voisins.
Mais c'est une présomption aussi. Je pense qu'il y a quelque chose à prévoir ou en tout cas à
examiner à ce niveau-là.

2460 **LA PRÉSIDENTE :**

 Donc, votre question?

M. LAURENT LEMIEUX :

2465

Oui, c'est ça. Mais l'autre question c'était quels moyens allez-vous mettre en place pour assurer le transport de ces personnes-là?

LA PRÉSIDENTE :

2470

Pour le déplacement des travailleurs?

M. LAURENT LEMIEUX :

2475

Oui, exactement.

M. DANIEL MATHIEU :

2480

Bien en fait, oui. Il y a plusieurs éléments de réponse. Je pense à cette question-là, parce qu'il y a plusieurs outils qui vont nous permettre de faire ça. Je pense que le projet de mobilité dans son ensemble en est un en soi, en améliorant l'offre de desserte en commun, entre autres dessertes aussi actives, donc de venir à pied ou en vélo. Pour les entreprises qui sont sur place, il y a des choses comme, j'en faisais mention tantôt avec les centres de gestion des déplacements qui permettent aux entreprises de se doter de plans de gestion des déplacements pour optimiser le transport des employés, pour éviter l'auto solo. Donc, réduire l'empreinte des gens qui viennent travailler dans le secteur.

2485

2490

Eh oui, on peut facilement développer, et c'est aussi l'objectif, de développer un mécanisme qui va favoriser l'emploi local, donc en faisant une analyse du bassin de main-d'oeuvre à proximité, et en voyant quel type de créneau industriel va profiter le plus de ce bassin de main-d'oeuvre là. Et donc, la zone résidentielle devient un atout réel pour la zone

2495 d'emploi finalement, qu'on veut développer. C'est multifactoriel, puis j'en passe sûrement, mais donc il y a plusieurs opportunités pour favoriser ça.

LA PRÉSIDENTE :

2500 Merci.

M. LAURENT LEMIEUX :

Merci. Bonne soirée.

2505

LA PRÉSIDENTE :

Alors, Grégoire Claveria, s'il vous plaît. Est-ce que nous avons Laurie Damme avec nous? Ça sera vous ensuite.

2510

Oui, on vous écoute.

M. GRÉGOIRE CLAVERIA :

2515 Bonjour. Ma question c'est au niveau de la Ville. Je voudrais savoir, je voudrais comprendre l'influence que la Ville elle a par rapport au projet qu'on nous présente soit avec le ministère du Transport ou avec Hydro-Québec ou avec la STCUM. Comment ce projet-là s'harmonise puis il rentre dans la vision de l'éco quartier?

2520 Parce que j'ai le sentiment qu'il faut plus comme faire avec et faire du cosmétique que vraiment participer à cette vision-là.

M. DANIEL MATHIEU :

2525 Bien, en fait, encore une fois, je pense que c'est une question qui a plusieurs mesures de réponses. En fait, la réponse pourrait venir en plusieurs mesures.

2530 Je tiens d'abord à préciser que tous ces projets-là sont des partenaires avec lesquels on travaille, je ne dirais pas quotidiennement, mais très régulièrement. La STM, Hydro-Québec, le Port de Montréal sont des partenaires de premier ordre à la Ville de Montréal, sont impliqués dans ce projet-là Assomption-Sud, il y a une équipe de partenaire qui se rencontre régulièrement pour parler de la vision et comment chacun des projets s'arrime à cette vision-là, s'insèrent dans cette vision-là, vient bonifier, vient structurer cette vision-là en terme d'aménagement, en terme de bâtiment durable, qu'on parle de bâtiment LEED au niveau de la
2535 STM, le projet d'Hydro-Québec, et cetera. En termes de consultation participation publique aussi, chacun de ces intervenants-là ont leur propre processus de consultation. Ils sont ici ce soir, parce qu'ils font partie du comité de partenaire et qu'on les a incités, mais ils seraient probablement venus d'eux-mêmes aussi.

2540 Mais ça fait partie donc d'un comité qui se rencontre régulièrement et ils vont continuer, on va continuer ce comité-là, on va continuer à faire atterrir ces projets-là en respectant la vision.

Maintenant, il y a aussi, bien peut-être un complément de réponse?

2545

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2550 Oui, un complément de réponse, Madame la présidente, Monsieur. Au niveau de l'arrondissement, on a des outils qu'on a mis en place depuis quelques années à peine. On est en marche vers un meilleur contrôle de ce secteur. À titre d'exemple, le PIA qui a été mis en place. Ça veut dire qu'on a un droit de regard l'arrondissement sur l'aménagement paysager. On exige des plantations d'arbres, le verdissement ou l'aspect architectural des immeubles.

2555 Donc, c'est vraiment des pistes de bonification des projets qui sont très importantes et qui ne paraissent peut-être pas aujourd'hui, mais qui vont très certainement paraître au fil du temps.

LA PRÉSIDENTE :

2560

Merci beaucoup. Est-ce que vous avez une deuxième question?

M. GRÉGOIRE CLAVERIA :

2565

Oui. J'ai une deuxième question. On parle des parcs ou en tout cas des surfaces vertes. Mais je n'ai pas vu qu'on identifie des territoires. J'ai comme la compréhension que chaque projet, chaque entreprise va comme verdir puis mettre des arbres sur son terrain puis ça va être ça les espaces verts.

2570

Est-ce qu'il va y avoir finalement un parc dans le bas de la côte ou est-ce qu'il va toujours falloir monter la côte pour aller au parc Maisonneuve, puis ainsi de suite?

M. DANIEL MATHIEU :

2575

Monsieur Provost?

M. ÉRIK PROVOST :

2580

Au plan de l'aménagement des espaces verts comme de l'ensemble des espaces publics, ce qu'on souhaite avoir pour le secteur c'est un réseau d'espace public. Donc, qui dit réseau, dit avoir une localisation qu'il y a un sens au plan global du secteur et non terrain par terrain. Donc, c'est dans cette optique-là qu'on souhaite aménager le secteur.

2585 Maintenant, si vous nous demandez où on va mettre ces parcs et espaces verts, aujourd'hui on n'est pas en mesure de répondre. On est trop en amont pour préciser ces choses-là. Ceci dit, ce qu'on souhaite c'est vraiment un réseau d'espaces publics pour le secteur.

LA PRÉSIDENTE :

2590

Merci. Alors, Laurie, Madame Laurie Damme, s'il vous plaît.

Mme LAURIE DAMME :

2595

Bonsoir. Je pense que vous avez déjà répondu en partie à ma question, mais peut-être pour ceux qui n'ont pas, en fait dans mon cas, qui n'ont pas nécessairement tout l'historique du projet en amont de la circulation routière. Ma question c'est, vous parlez de créer un axe structurant sur le prolongement du boulevard l'Assomption et d'y favoriser le transport collectif et actif, la marche, le vélo. Dans ce contexte, la planification du trajet des véhicules lourds sur ce même prolongement, moi me semble une problématique.

2600

Également, la boucle proposée à la jonction des rues Souigny et Assomption s'approche beaucoup des zones résidentielles de Viauville et détruirait une friche industrielle qui a eu le temps de devenir un certain milieu naturel, qui fait la joie des propriétaires de chiens et des promeneurs du secteur.

2605

Lors de l'élaboration de la proposition du tracé routier, l'option de reconfigurer le tronçon Dickson entre Souigny et Notre-Dame pour y conserver et ségréger le transport routier a-t-elle été étudiée. En d'autres mots n'est-il pas possible de rendre le tracé routier actuel plus fluide sans le déplacer vers l'Ouest?

2610

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2615

M. DANIEL MATHIEU :

Monsieur Beaulieu?

2620

M. DANIEL BEAULIEU :

2625

Madame la présidente, la réponse à la dernière question est simplement non. La rue Dickson a de fortes limites et il ne faut pas oublier qu'on est quand même... Comme je le disais l'Assomption est plus loin de Viauville que Dickson ne l'est de Guybourg. Donc, en quelque part c'est l'éloignement optimal qu'on a des zones résidentielles c'est vraiment au niveau du tracé qu'on propose pour le prolongement de l'Assomption. Et comme on avait établi bien avant, c'est un prolongement de rue qui est dans les cartons de la Ville depuis très, très longtemps pour toutes sortes de raisons, au niveau de la fonctionnalité.

2630

On parle aussi, je ne sais pas s'il y a des gens dans la salle qui habitent Dickson, dans le secteur nord, mais le transit par Dickson est vraiment un problème et l'arrondissement c'est quelque chose qu'ils veulent régler depuis longtemps cette discontinuité au niveau de l'aménagement du territoire. Donc, on cherche aussi à apaiser le quartier. On vous a énuméré tantôt les raisons pour lesquelles on veut concentrer les choses-là.

2635

La fameuse boucle. Bon, on avait une illustration, mais dans l'illustration qu'on a actuellement c'est loin d'être un concept final. Dans le concept qu'on a là, elle est à 375 mètres, je crois, des habitations les plus près, puis on a des zones industrielles aussi qui font un tampon.

2640

Au niveau de leur impact sur le milieu anthropique qui s'est développé à cet endroit-là, c'est vraiment quand on va arriver dans les avant-projets qu'on va pouvoir déterminer, mais bon, comme mon collègue de l'urbanisme ici disait, c'est sûr qu'on va analyser qu'est-ce qui est en place puis on va viser à voir qu'est-ce qu'on peut préserver aussi, autant que possible

2645 dans la construction de ces aménagements-là et comment on peut les mettre en valeur, qu'est-ce qu'on peut récupérer, qu'est-ce qu'on peut déplacer, qu'est-ce qu'on peut intégrer à cet endroit-là. Puis aussi en même temps, avec les eaux et tout ça, qu'on a des intérêts à travailler avec les eaux de surface, avec les eaux de pluie, tout ça, pour mettre ces éléments-là en valeur.

2650 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez une deuxième question?

2655 **Mme LAURIE DAMME :**

Non, je n'ai pas de deuxième question. Merci.

2660 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, il est déjà dix heures moins dix et j'ai plus de 15 inscrits. Alors, je vous annonce que nous allons poursuivre jeudi soir prochain la soirée de questions.

2665 Donc, afin de pouvoir continuer à vous écouter puis vous répondre avec la même qualité, nous allons programmer une seconde séance. Ça va être ici même jeudi à 19 h. On fait que poursuivre la séance de questions. Là, il n'y aura pas de présentation, il n'y aura pas les kiosques. On va poursuivre notre travail. On vous invite fortement à revenir évidemment.

2670 Toutes les personnes inscrites vont passer en priorité. Donc, il n'y a aucun problème vous revenez. Si jamais ce n'est pas possible pour vous de revenir jeudi soir, on vous invite à laisser vos questions par écrit à la table à l'entrée, parce que toutes vos questions sont importantes et on veut les réponses à vos questions.

2675 Donc, c'est ce qui va conclure temporairement nos travaux pour ce soir et on va continuer donc jeudi à 19 h ici même. Donc, notre soirée d'information sera ici.

2680 Pardon, j'oubliais de vous préciser que si vous avez d'autres questions et que d'autres personnes veulent poser des questions à la prochaine soirée le registre est toujours ouvert et vous pourrez vous inscrire pour poser d'autres questions lors de la soirée jeudi soir.

2685 Ce qui est très important pour ceux qui ne seront pas avec nous c'est qu'on vous invite fortement à déposer vos opinions par écrit ou vous inscrire pour venir à la prochaine étape nous donner vos opinions de manière orale, les deux sont possibles et ça se fera donc à partir... l'audition des opinions c'est à partir du 23 avril et important pour vous de savoir qu'il faut vous inscrire pour pouvoir venir vous exprimer lors de l'audition des opinions. Pour vous inscrire, ça se fait par téléphone, vous appelez à l'Office pour parler à monsieur Gilles Vézina, tout ça est dans le document d'information. Le numéro de téléphone est disponible à l'accueil et on vous invite fortement à poursuivre votre réflexion, à nous transmettre vos opinions.

2690 Alors, pour ce soir je conclus comme ça et on se revoit jeudi à 19 h. Merci beaucoup.

AJOURNEMENT

2695 Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

2700 *Cindy Lavertu*