

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

**ÉTAIENT PRÉSENTS :** Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente  
M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire  
M. DAVID HANNA, commissaire  
M. MATTHIEU BARDIN, secrétaire-analyste

**ASSOMPTION SUD – LONGUE-POINTE**

**DEUXIÈME PARTIE**

**VOLUME 1**

Séance tenue le 23 avril 2019, 19 h  
PLAZA ANTIQUE  
6086, Sherbrooke Est  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 23 AVRIL 2019.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. Marc Lessard, M. Raymond Moquin, Le Collectif en Environnement Mercier-Est.....	4
M. Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve .....	17
M. Daniel Dagenais, M. Hugo Brassard, Mme Christine Beaulieu, Port de Montréal .....	25
M. Mathieu Charbonneau, Cargo M.....	40
Mme Patricia Clermont, M. François Gagnon, Collectif Sauvons le Ruisseau Molson.....	51
M. John Clarke, citoyen .....	64
M. Gaston Bérubé, citoyen .....	72
Mme Marjolaine Boutin-Sweet, députée fédérale, Mme Catherine Roy Goyette .....	80

### RECTIFICATION

M. Daniel Beaulieu.....	86
-------------------------	----

MOT DE LA FIN .....	88
---------------------	----

### AJOURNEMENT

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5            Bonsoir tout le monde. Je vais vous inviter à prendre place pour que nous puissions commencer la séance de ce soir.

              Alors, je crois que tout le monde est bien installé. Alors, on va pouvoir commencer cette  
10            séance.

              Alors, Mesdames, Messieurs, bonsoir, bienvenue à cette séance de l'Office. Nous  
              nous penchons aujourd'hui sur le projet déposé par la Ville de Montréal qui s'intitule le...  
              excusez, je recommence, j'ai mal lu mon texte. Donc, c'est portant sur la vision proposée par  
              la Ville de Montréal pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe.

15            La séance va se dérouler en français, mais les gens qui voudraient s'exprimer en  
              anglais peuvent le faire en s'adressant à la commission. This meeting will be conducted in  
              French, but if your wish to ask a question or address the Commission in English, you're  
              welcome to do so.

20            Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je suis commissaire à l'Office de consultation publique  
              de Montréal, que vous connaissez sous le nom de l'OCPM. 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  
25            appuyés dans nos travaux par monsieur Matthieu Bardin qui agit à titre de secrétaire analyste.

              La commission remercie Brunelle Amélie Bourque et Nicole Uwimana qui vous ont  
              accueillis à l'entrée pour l'organisation et logistique de cette soirée.

30 Je vous informe que l'assemblée de ce soir est enregistrée et sonorisée par CSL  
Location. De plus, l'ensemble des propos qui seront tenus ce soir seront transcrits par  
madame Cindy Lavertu, sténographe. Les transcriptions écrites seront consultables dans les  
prochains jours sur le site Internet de l'OCPM et en version papier dans les bureaux de  
l'Office.

35 Nous saluons les représentants de la ville et de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-  
Maisonnette présents dans la salle. J'en profite pour vous préciser que ceux-ci n'ont pas  
vocation à intervenir en dehors du droit de rectification dont ils pourront faire usage à la fin de  
la séance.

40 Quelques mots maintenant sur la consultation 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 décisions des élus.

45 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  
50 connaissance à la table d'accueil et sur le site Internet de l'Office.

Pour ce qui est de la consultation qui nous réunit ce soir, le Conseil municipal de  
Montréal a mandaté l'Office de consultation publique le 4 juillet 2018 afin qu'il tienne une  
consultation publique sur la vision de développement économique et urbain du secteur  
55 Assomption Sud-Longue-Pointe.

Il est précisé dans la documentation de la Ville que ce mandat vise 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

60 cohabitation avec les milieux résidentiels. Il faut aussi bonifier la vision, les orientations de  
développement économique ainsi que les orientations d'aménagement.

65 Un document de vision de 60 pages intitulé « Écoparc industrielle de la Grande  
Prairie » document d'information sur le développement économique et urbain du secteur  
Assomption Sud-Longue-Pointe a été transmis à l'OCPM en janvier 2019. Ce document ainsi  
que toute la documentation relative à cette consultation sont à la disposition du public soit sur  
le site Internet de l'Office, soit dans les bureaux de l'Office. Ils sont disponibles depuis février  
2019.

70 La première partie de cette consultation a eu lieu les 12 et 14 mars 2019 ici même,  
avec la tenue d'une séance d'information au cours de laquelle le public a pu obtenir de  
l'information sur le projet.

75 Aujourd'hui, pour cette seconde étape de la consultation il est temps pour les  
personnes qui se sont inscrites préalablement de faire part aux commissaires de leur opinion,  
préoccupations et commentaires sur la vision développée par la Ville de Montréal. Il y aura  
trois séances d'audition au total, ce soir, et donc demain en après-midi et une en soirée.

80 Les opinions écrites soutenues ou non à l'oral, et les transcriptions sténographiées des  
trois séances d'audition seront rendues publiques dans la semaine à venir et demeureront  
accessibles sur le site internet de l'Office et dans ses bureaux.

85 À la suite des séances d'audition, la commission analysera toute l'information qui lui  
aura été soumise à l'oral comme à l'écrit. Elle en 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 le rapport de l'Office n'a qu'une valeur consultative. Les décisions à  
prendre ensuite appartiennent au conseil municipal, aux élus municipaux.

90 Venons-en maintenant au déroulement de la présente séance. Celle-ci se passe entre les citoyens et la commission. Donc, dans quelques instants, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouons une vingtaine de minutes à chacun : dix minutes maximum pour présenter l'opinion, et une dizaine de minutes pour échanger avec les commissaires, notamment à des fins d'éclaircissement.

95 À ceux et celles qui ont déposé une opinion écrite, je vous rappelle que nous l'avons lue attentivement. Je vous invite donc à en présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour des échanges avec la commission.

100 En fin de séance, j'accorderai aux représentants de la Ville leur droit de rectification, comme il est coutume en consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes de fait se glissaient dans les propos tenus aujourd'hui. Il s'agirait bien entendu seulement de rectifier les faits et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

105 La séance devrait prendre fin vers 22 h si tout se déroule comme prévu. Nous observerons une pause d'une quinzaine de minutes à la moitié.

110 Je rappelle et ceci est évidemment bien important, que le climat et les propos se doivent d'être sereins et courtois. C'est pourquoi on ne tolérera ni manifestation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoire, ni attitude méprisante. Merci beaucoup de faire attention à tout cela.

115 Je vous invite maintenant à éteindre vos téléphones cellulaires, si vous en avez. Et je vais inviter maintenant la première personne inscrite à l'horaire à venir nous rejoindre à l'avant il s'agit de Marc Lessard et monsieur Raymond Moquin.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

On commence.

120 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. C'est à vous. On vous écoute.

125 **M. RAYMOND MOQUIN :**

Donc, Madame la présidente, Messieurs les commissaires et tout le personnel de l'Office de consultation publique, merci d'être ici pour écouter les opinions des différents intervenants. Mon nom est Raymond Moquin, président du Collectif en environnement Mercier-Est.

130

Nous sommes un regroupement à but non lucratif de citoyens soucieux d'améliorer leur qualité de vie, leur qualité du milieu de vie. Nous existons depuis plus de 20 ans et on est actif sur différents sujets et particulièrement dans les dernières années, on a pris position par rapport au projet antérieur qui était le projet de la Cité de la logistique.

135

Un rappel. À ce moment-là, le Collectif s'était opposé à ce projet-là pour principalement les raisons suivantes : premièrement, c'est un projet qui amenait des nuisances considérables au niveau de camionnage additionnel dans l'est. Et pour nous, tous projets dans l'est qui est associé à une augmentation du camionnage est un mauvais projet. On en a beaucoup. C'est devenu une nuisance insupportable pour nous.

140

Il y avait également d'autres raisons, d'autres nuisances : pollution atmosphérique, bruit, et cetera, activités non désirables aux alentours d'un quartier résidentiel.

145

Donc, en résumé on est parti de là. On a soumis notre opinion et ça nous a amenés quelques années plus tard à un nouveau projet qui est le projet dont on parle ce soir. Donc, je vais laisser la parole à mon collègue qui va définir la position du Collectif par rapport à ça. Merci.

150 **M. MARC LESSARD :**

155 Bonsoir, Madame la présidente. Marc Lessard, Messieurs les commissaires. L'écoparc industriel, c'est une notion assez nouvelle de ce que nous avons compris, qui n'est pas encore bien définie, mais qui nous semble intéressant. Nous saluons d'ailleurs les préoccupations de la Ville puis la façon de gérer l'ensemble de ce site-là de façon plus écologique, la gestion de l'eau, l'organisation des bâtiments, enfin les toits blancs, le verdissement et tout ça. C'est fort intéressant effectivement. Nous sommes au 21<sup>e</sup> siècle, c'est, je pense, le minimum que nous devons faire maintenant.

160 Malheureusement, en ce qui concerne les activités économiques de ce que nous percevons de la vision qui nous a été soumise, qui n'est pas complète, nous le savons bien, mais ce que nous percevons c'est que ce sont les mêmes joueurs que dans le cas de la Cité de la logistique. Les orientations mises de l'avant à savoir diversifier les activités économiques ça ne semble pas être, dans les faits, se réaliser. En tout cas, de ce qu'on peut juger, de ce qu'on peut voir.

165 Les acteurs qui tournent autour de ce site-là, qui sont déjà en place ou qui veulent se placer sont très liés aux industries de la logistique, le port de Montréal ça va de soi. Donc, il y a quelque chose là qui nous préoccupe par rapport au développement économique, puis à la diversification de l'économie.

170 Autre élément préoccupant, la stratégie maritime du gouvernement du Québec. Cette stratégie-là a comme principal objectif, le développement de pôles logistiques justement, de développer des zones industrialo-portuaires dans lesquelles l'industrie de la logistique aura un rôle très important.

175 Le site en question Assomption Sud a été identifié dans le cadre de cette stratégie-là comme étant un pôle à développer. Donc, nous craignons, même si la ville avait un intérêt pour diversifier que le gouvernement finisse par dire : « C'est des industries de la logistique qui doivent s'installer dans ce site-là. »

En fait, on craint que la vision de la ville soit battue par celle du gouvernement en fonction de sa stratégie maritime. Ça, c'était pour le volet plus développement économique.

185            Au niveau du transport actif et collectif. Encore une fois, il est question d'une desserte accrue du transport actif, du transport collectif comme tel. Je vais sortir un petit peu de la zone. L'est de Montréal a besoin depuis longtemps, c'est une priorité d'un transport collectif structurant. Il y a des besoins qui sont énormes. Et nous ne sentons pas encore une fois qu'on tient compte de cette préoccupation-là.

190            De plus, nous craignons que certaines interventions vont pénaliser ou handicaper tout développement futur. Pour nous, un transport collectif structurant, on parle de tramway, on parle de REM, ça a été mentionné, qui passeraient par la rue Notre-Dame, donc des infrastructures sur la rue Notre-Dame pourraient pénaliser, si on ne priorise pas ce transport  
195 collectif.

              Autre chose. Le quartier Mercier-Est, limitrophe évidemment, est un quartier qui est très enclavé. On parle de désenclaver le secteur Assomption Sud. On pourrait aussi en profiter pour essayer de désenclaver Mercier-Est au niveau du transport actif. Il y a des façons  
200 sûrement là, de profiter de tout ce travail-là.

              Au niveau des infrastructures routières. Encore une fois, on est un petit peu préoccupés, Souigny, Assomption qui vont rejoindre Notre-Dame. C'est plus des autoroutes, en fait c'est de style autoroute plutôt que de boulevard urbain. Donc, on craint l'accroissement, l'accroissement à la fois du camionnage, ça va de soi pour le type d'activité, si l'industrie de la  
205 logistique se développe, mais aussi l'accroissement des véhicules automobiles surtout si rien n'est fait au niveau du transport collectif plus à l'est. On va inciter les gens à se déplacer dans ce secteur-là en automobile comme tel.

              Camionnage, c'est notre principale préoccupation. Mercier-Est, quartier limitrophe.  
210 C'est tentant d'utiliser notre quartier pour, des fois court-circuiter la congestion sur les

autoroutes, l'autoroute 25 principalement. Ça se fait beaucoup. Et effectivement, il y a trop de camions dans notre quartier. C'est une crainte que nous avons par rapport à ça.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

215

Donc, en conclusion, les citoyens en général avaient beaucoup d'espoir et ont encore beaucoup d'espoir par rapport au quartier ici pour avoir un développement différent. Et c'est ça que les citoyens souhaitent. Si les citoyens, de façon générale, ont rejeté il y a deux ans le projet de la Cité de la logistique, c'est qu'ils voulaient avoir d'autres choses qu'une activité génératrice de camionnage ou de manutention. On souhaite d'autres choses. Mais pour avoir d'autres choses, il faut avoir une vision qui est autre chose que des mots, c'est avoir des moyens d'arriver à ça.

220

225

Et je dois dire que plusieurs membres de notre groupe ont été pas mal déçues à la séance d'information pour voir à quel point les pensées n'ont pas évolué tant que ça au niveau de l'implantation d'activités diversifiées dans le quartier. On avait l'impression de vivre le film du Jour de la marmotte, quand on revient quasiment deux ans avant et quand on posait des questions, on dit : « Est-ce qu'il y a des incitatifs fiscaux pour diversifier? – Non. Il n'y a rien de prévu. » Ça, sans compter beaucoup de contradiction comme on disait au niveau du transport en commun, des activités comme des dépanneurs puis tout ça. Oui, on va implanter des commerces, puis l'autre après qui dit : « Non, non. Il n'y a pas assez de densité. » Ça fait que c'est comme si on fait un peu du sur place sous un habillage différent. Je pense qu'il y a une préoccupation réelle, que ça soit mieux fait, mais quant à la finalité on a l'impression que ça risque de ressembler fort bien à ce qu'on avait il y a deux ans.

230

235

Donc, dans cet esprit-là nous on souhaite vraiment qu'il y ait un coup de barre qui soit donné très clair, des indications qui soient données très claires par nos élus à l'effet de « oui, on va favoriser tel créneau et tel créneau et ça ne sera pas principalement de la logistique. Et comme disait Marc tantôt : « Tout ce qui grouille autour ça ressemble beaucoup à des activités associées à la logistique. » Ça serait vraiment navrant que les citoyens aient dépensé

240

énormément d'énergie pendant presque une année pour qu'on en arrive au même point deux ans plus tard. Donc, je souhaite un coup de barre.

245 Et ce qu'il ne faut pas oublier, je reviens sur notre préoccupation dans Mercier-Est, il y a beaucoup d'activités de logistique qui se font dans Mercier-Est ou à Montréal-Est. Et nous, notre crainte c'est qu'on soit coincé entre deux pôles logistiques avec énormément de camionnage entre les deux, c'est quelque chose que nous désirons absolument qui soit évité.

250 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

255 Merci beaucoup. Merci pour votre présentation. Alors, on a quelques questions, Messieurs les commissaires.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

260 Oui. J'aurais quelques questions à vous poser. La première concerne votre préoccupation sur la configuration à caractère autoroutier de l'extension Souigny Assomption. Et notamment vous ciblez la grande boucle qui permet les camions notamment provenant de Souigny ou de l'autoroute 25 à tourner et aller sur Assomption direction sud, donc vers le port.

265 Je ne vois nulle part par contre, dans votre rapport une alternative proposée. Est-ce que vous auriez des suggestions alternatives à nous proposer quant à cette configuration du trafic camionnage en direction du port plutôt que la boucle? Des solutions à proposer donc à l'auditoire?

270 **M. MARC LESSARD :**

275 Non. Nous ne sommes pas des experts au niveau de la conception de ces voies-là. Par contre, un boulevard autoroutier, pas autoroutier, urbain aurait été, enfin est-ce que ça ne serait pas préférable? C'est des questions qu'on se pose. Actuellement, c'est du style autoroute. On nous a dit que, compte tenu de la configuration la vitesse serait lente, voilà. Ça pourrait même congestionner si j'ai bien compris. Donc, il y aurait des arrêts puis c'est ce qu'on veut éviter avec ce type de développement. Mais non, pour avoir une idée précise de comment ça aurait dû être configuré tout ça, c'est difficile pour nous d'imaginer.

280 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

D'accord. Ma deuxième question c'est que vous parlez dans votre mémoire de favoriser des liens piétonniers cyclables de l'Assomption Nord vers l'Assomption Sud et vice versa. Mais vous ne dites pas où vous préconisez ces genres de liens. Est-ce qu'il y aurait des suggestions à proposer à l'auditoire quant à où justement vous proposez ça?

285 **M. MARC LESSARD :**

Oui. On ne parle pas tant nord-sud. On parle de Mercier-Est qu'on veut désenclaver. Donc, est-ouest.

290 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

O.K. Est-ouest.

295 **M. MARC LESSARD :**

300 Et un endroit évidemment pour l'instant c'est surréaliste de le dire, mais il y a moyen d'aménager, c'est la rue Tellier. La rue Tellier qui passe devant la SAQ, qui rejoint le quartier Haig-Beauclerk qui est lui-même très enclavé. Il y a un mur le long de la voie de service. Il y a une entrée pour piétons et cyclistes exactement à la hauteur de Tellier. Ça, c'est un endroit qui

est fort intéressant, pas tel qu'il est conçu actuellement, il faudrait qu'il y ait vraiment des aménagements sécuritaires et tout ça, mais ça pourrait être un endroit qui pourrait être utilisé. Et ça permettrait de désenclaver à la fois Haig-Beauclerk et Mercier-Est.

305 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Parfait. Merci pour la suggestion. Troisième question, c'est que vous parlez du danger que vous voyez quant à, comment dirais-je, une quantité de camionneurs et de navetteurs autour qui iraient sur Sherbrooke par exemple plutôt que Souigny. Mais est-ce que vous avez, enfin de sortir de l'axe Souigny et d'aller plus vers d'autres axes comme Sherbrooke. Est-ce que vous envisagez des mesures pour contrecarrer cette tendance présumée ou non?

310

**M. RAYMOND MOQUIN :**

Écoutez, la principale façon, entre guillemets, de contrecarrer ce genre de conséquence là c'est qu'il y ait une limitation en quelque sorte de l'utilisation de l'automobile. Puis pour ça, il faut qu'il ait un développement majeur de moyen de transport structurant en commun. Tant et aussi longtemps que l'auto solo va être plus attrayante que le transport en commun, on n'est pas sorti de l'auberge comme on dit. On va tourner en rond. Et je ne pense pas que c'est par des mesures punitives de dire « bon, bien on va mettre des péages à l'entrée du quartier pour éviter que les autos viennent ». Ça ne marche pas. On ne peut pas aller vers ce genre de moyen là, mais il faut vraiment penser à une configuration.

315

320

D'ailleurs, entre un projet de style autoroutier puis de, comment on appelle ça, de boulevard urbain, bien c'est sûr qu'un boulevard urbain risque de drainer moins de personnes qu'une autoroute. Donc, en soit, la configuration des liens de transport va faire en sorte qu'il va être plus ou moins attrayant à un grand nombre d'automobiliste ou de camion de l'utiliser. Donc, nous on espère d'avoir des artères plus conviviales, plus de types boulevard urbain que de types autoroutiers.

325

330

Déjà ça, si on va vers ce choix-là, on limite l'affluence qu'on va avoir sur nos routes. Parce que comme disait mon collègue : « Tout vide se remplit. » Je veux dire, quand on met une autoroute à quelque part, bien quelques années plus tard, je veux dire ça aide, mais quelques années plus tard elle vient aussi remplie et aussi congestionnée qu'il y a deux ou  
335 trois ans. Et ça, à peu près partout dans le monde ça a été vérifié.

Donc, il ne faut pas encourager ce genre de mouvement là.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Merci.

**M. MARC LESSARD :**

Vous faisiez beaucoup référence au camionnage. J'aimerais revenir sur le  
345 camionnage. Nous, ce que nous craignons, il y a deux routes de camionnages, Notre-Dame et Sherbrooke, dans notre quartier. Et puis de part et d'autre de notre quartier c'est des zones industrialo-portuaires, disons-le clairement. Du côté est, c'est Mercier, c'est Montréal-Est avec toutes ses zones, beaucoup d'installations de conteneur et de vrac et tout ça. Évidemment,  
350 Assomption Sud est aussi rempli puis le port et tout ça. Donc, ces deux rues-là, Sherbrooke et Notre-Dame sont très utilisées entre le port.

Maintenant, comment contrôler ça. Évidemment, je vais vous le dire, nous on rêve qu'il  
355 y ait interdiction 24 heures sur 24 du camionnage sur ces deux voies-là qui sont des voies presque exclusivement résidentielles. Allez sur ces voies-là principalement, pas commerciales, résidentielles. On rêve qu'il y ait interdiction du camionnage 24 heures sur 24. Il y a une autoroute qui nous contourne, il y a Souigny, 25, la 40. Évidemment, c'est un peu plus long, 10, 15 kilomètres de plus pour l'industrie du camionnage, mais voilà, on en rêve.

360 On a gagné. Il y a une dizaine d'années l'interdiction de nuit sur Notre-Dame et  
Sherbrooke. Malheureusement... C'est intéressant, oui, oui, ça a été un gros plus, par contre  
ce n'est pas respecté, souvent à cinq heures, six heures du matin les camions – c'est de 19  
heures à sept heures - cinq, six heures le matin sur Notre-Dame et Sherbrooke, les camions  
365 commencent à circuler. Il faudrait qu'il y ait un resserrement. Il y a déjà une réglementation. Il  
faudrait qu'il y ait un resserrement, mais idéalement 24 heures sur 24 interdit.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

370

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

Bonsoir. Mes questions, j'en ai deux, elles sont un peu plus macros. Et je reviendrai  
sur la présence du port de Montréal et des activités logistiques qui y sont adjointes.

375

Le port est là, il ne déménagera pas, c'est clair. Il faut, entre guillemets, vivre avec. Il  
va même augmenter selon son plan de développement, ses activités. Vous parlez également  
de la stratégie maritime qui dit « je pense qu'on peut arguer là avec une certaine logique qui  
est normale, qu'autour d'une activité comme un port il y ait des activités logistiques. Alors,  
380 jusqu'à quel point on peut y échapper, je ne sais trop.

Ma question est donc qu'elles seraient les conditions préalables ou les conditions qui  
vous permettraient d'accepter que dans cette espace-là il y ait quand même une certaine  
activité logistique inhérente au port? Première question.

385

Et la deuxième question, vous parlez des créneaux industriels porteurs également, les  
parcs industriels de plus en plus sont des parcs spécialisés. On se rend compte que c'est ce  
qui est beaucoup plus efficace sur certains sujets, parce que ça permet de réunir autour d'un  
certain type d'entreprise les services dont ils ont besoin. Si on exclut l'idée d'une cité ou pôle

390 logistique, quel autre créneau industriel porteur, selon vous, serait acceptable dans cette  
espace?

**M. RAYMOND MOQUIN :**

395 Écoutez, je vais commencer puis peut-être mon collègue va terminer à répondre ça.  
Premièrement, je m'oppose en partie à un paradigme que vous avez énoncé tantôt, dans le  
sens de dire, bien, premièrement, oui le port est là puis c'est un acteur, puis je veux dire c'est  
correct. Je veux dire, il est là, il fait ses activités, ses affaires. De dire qu'il faut accepter un peu  
béatement que oui, de toute manière leurs activités vont augmenter puis tout ça, puis c'est  
400 normal. Moi j'ai un problème avec ça. Dans le sens que si une entité industrielle ou  
commerciale qui endigue des difficultés, des problèmes dans un secteur n'est pas capable de  
faire en sorte de les réguler, mais à quelque part, les pouvoirs publics ont la responsabilité de  
poser des freins à certaines formes de développement.

405 Moi je ne perçois pas qu'il faut accepter docilement que les activités du port continuent  
à augmenter si ça s'accompagne d'une augmentation des nuisances et augmentation des  
nuisances il y a. C'est comme par exemple dans les alentours du port, il y a, jusqu'à pas si  
longtemps, à trois heures les terminaux étaient fermés. Maintenant, c'est possible qu'ils soient  
ouverts jusqu'à 11 heures. Belle amélioration de la qualité de vie pour les citoyens riverains. Et  
410 ça, quand ils ont fait la 25 on nous avait garanti que ça ne dépasserait pas trois heures. C'est  
quoi la garantie qu'on a quand on voit que les terminaux peuvent ouvrir plus tard, par exemple.

415 Donc, moi je ne pars pas de l'idée, pas parce que je suis contre le port. Je veux dire,  
c'est une activité légitime que nous reconnaissons. Mais on dit « si vous n'êtes pas capable de  
réguler vos nuisances », comme par exemple le camionnage. Avant, les camionneurs étaient  
associés au port. Ils avaient comme un contrôle direct. On se plaignait au port, il était capable  
de gérer leurs camionneurs. Maintenant, c'est tous des sous-traitants et ça nous est arrivé à  
plusieurs reprises de dire « ah, on peut ne rien faire, ce n'est pas nos employés ».

420 Ça fait que c'est dans ce sens-là que moi je n'accepte pas ce créneau-là. Le principal  
facteur que nous on dit « s'ils sont capables d'augmenter leurs affaires sans augmenter le  
camionnage, bien je veux dire, regarde, big deal, c'est correct. Mais moi c'est la principale  
425 corrélation que je vois là. Puis je ne vois pas comment on peut augmenter les affaires puis  
augmenter le tonnage là, sans augmenter le camionnage. Il y a un autre site qui est à  
Contrecœur et il serait temps que ça soit développé. Je sais qu'il y a d'autres problèmes. Le  
développement infini ça n'existe pas. À un moment donné il y a une limite, on pense que le  
quartier l'a vécue.

**LA PRÉSIDENTE :**

430

Merci.

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

435

Ma deuxième question. Donc, si on ne va pas vers la logistique, vers quoi devrait-on  
aller?

**M. RAYMOND MOQUIN :**

440

Bien, il y a une foule d'autres activités économiques, que ça soit de la recherche, que  
ça le développement au niveau... c'était ça qui avait été évoqué il y a deux ans, le transport  
électrique, une foule d'autres créneaux, intelligence artificielle. Il faut avoir un peu  
d'imagination. La question c'est : pourquoi les entreprises qu'on veut amener dans ce secteur-  
là. Et ça, je veux dire, il y a des gens encore plus férus à cette question-là qui pourraient  
445 développer ça. Pourquoi les activités de recherche vont souvent dans l'ouest puis ne viennent  
pas ici. Il pourrait y en avoir de la recherche dans l'est, des centres de recherche développés.  
On n'est pas contre ça nous autres qu'il y ait des chercheurs, qu'il y ait des entreprises dans  
ce sens-là avec quelques centaines, quelques, moi je dirais des milliers, on exagère, de

450 chercheurs qui soient là puis qu'ils fassent progresser la science de notre quartier. Pourquoi pas.

455 Ce qu'il ne faut pas oublier, moi c'est la conclusion, c'est que les activités de logistique créent potentiellement peu d'emplois. Et c'est des emplois, la plupart du temps à bas salaire, qui ne sont pas structurants. Est-ce que c'est ça qu'on veut avoir dans l'est? Pas nécessairement.

**LA PRÉSIDENTE :**

460 Je vous remercie beaucoup. Alors, les commissaires ont couvert les questions que j'avais notées aussi. Merci beaucoup pour votre présentation.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

465 C'est nous qui vous remercions.

**LA PRÉSIDENTE :**

470 Je vais vous rappeler, s'il vous plaît, pour les gens dans la salle, simplement pour les règles de la consultation publique, pas de manifestation ni de contentement ni de mécontentements, de mésentente ou d'entente. Puisqu'on est ici pour tous écouter. Donc, je vais vous demander de ne pas applaudir lors de présentation. Ça serait très, très apprécié. Merci. Ni de huer non plus.

475 Alors, maintenant nous avons monsieur Alexandre Leduc. C'est à vous.

**M. ALEXANDRE LEDUC :**

480 Bonjour. Merci de m'accueillir ici. C'est en ma qualité de député de Hochelaga-Maisonneuve à l'Assemblée nationale que je m'exprime. Et ce que je vais dire ce soir est un résumé de ce qu'on a écrit dans le mémoire. D'ailleurs, aujourd'hui j'ai constaté que c'est la journée internationale du droit d'auteur. Alors, je dois reconnaître que je n'ai pas écrit ce mémoire dans son entièreté en tout cas et c'est mon collègue ici présent, Samuel Pinidoli qui travaille au bureau de circonscription avec moi. Je tenais à souligner son travail essentiel dans le bureau pour ce dossier-là. Alors, merci, Samuel.

485 Alors, j'ai décidé de me concentrer sur la portion plus à l'ouest de la consultation, donc ce qui est l'Assomption Sud pour des raisons évidentes, la circonscription d'Hochelaga-Maisonneuve se termine à peu près à cette zone-là. Donc, tout ce qui est un peu plus à l'est de la consultation touche un peu moins le quartier que je représente.

490 De manière plus générale d'abord, on a une position assez critique du projet. On trouve que l'ensemble de la vision est articulé autour d'un besoin du port de Montréal. Ce qui n'est pas un problème en soi bien sûr, mais force est de constater qu'on est plus dans cette logique-là que vers une réelle redéfinition urbaine de la zone. Et qu'en ce sens, on y constate un certain manque de vision ou en tout cas, on y constate certainement une absence de gain citoyen à l'intérieur du projet tel qu'il nous l'est présenté dans sa forme actuelle en tout cas.

495 Et dans le cadre de la présentation, je vais commencer par quelques éléments alentour de cette position-là, générale, puis ensuite j'irai plus spécifiquement sur la boucle du MTQ, Hydro-Québec, Ray-Mont Logistics, le viaduc et Grace Dart.

500 Donc, quelques éléments généraux sur la position. D'abord, on entend souvent l'argument de l'apaisement du trafic qui serait une conséquence positive de ce projet. On trouve que c'est un argument qui mérite d'être questionné en tout cas, parce que c'est un apaisement qui est très théorique de la circulation. C'est même un argument qui pourrait être de plus en plus jugé comme irrecevable ou à la lumière du savoir scientifique qui se développe

505 en matière d'augmentation de trafic alentour des infrastructures.

510 On sort un peu, je pense, de cette époque où on disait « on rajoute une voie à l'autoroute et on n'aura moins de trafic ». Alors, cette constatation-là nous amène à croire que l'argument de l'apaisement du trafic est un peu moins à l'avant-garde qu'il a pu l'être dans le passé dans le cadre de ce projet-là. D'autant plus que c'est notre compréhension que le port vise à augmenter sa dynamique de développement. Ce qui va assurément, en tout cas, c'est notre impression, amener une augmentation du camionnage alentour de ce secteur.

515 Un autre élément général sur la santé auditive du quartier. On constate qu'il y a quand même peu d'information sur les impacts du bruit, actuellement disponible dans le cadre de la consultation. Il y a des choses qui ont été faites entre autres pour le secteur Guybourg ou pour Haig-Beauclerk.

520 Par contre, on trouve ça un peu frustrant de voir qu'il n'y a pas de simulation qui soit faite au niveau du viaduc projeté sur Notre-Dame ni sur le long du prolongement de l'Assomption. Et on entend parfois comme argument « bien, il y a tellement déjà de bruit dans ce secteur-là que d'en rajouter un peu ça ne sera pas un problème ». Or, ça nous semble un drôle d'argument. S'il y a déjà beaucoup de bruit, il faudrait peut-être aller dans le sens inverse et se préoccuper de ça et non faire des choses qui vont en ajouter plus qu'en réduire.

525 Deux autres éléments. De manière plus générale, on constate une absence de documentation sur les émanations de particules fines et sur les études de chaleur au sol. Et finalement, sur la protection et l'implantation de milieux naturalisés. On entend beaucoup un besoin citoyen qui est assez simple, c'est-à-dire protéger les boisés, entre autres en bordure des installations du CN et remettre en valeur, et sauver le boisé Steinberg.

530 Sur des éléments plus pointus, plus précis. Le cas, le fameux cas de la boucle du MTQ. Il nous semble évident que cette hypothèse de cette boucle-là est inhérente au fait qu'on doit chevaucher les rails du CN qui sont là depuis longtemps et qui ne semblent pas être possible, en tout cas, ce n'est pas le souhait du CN de les bouger. Et bien sûr, ce prolongement-là l'Assomption Souigny, bon, ça profite à l'arrondissement, ça profite à une certaine ouverture du secteur. Mais ça découle donc, comme je le disais d'emblée, d'un

540 besoin du port d'accélérer ses activités et du CN qui refuse de bouger, d'envisager de bouger ses rails.

545 Donc, deux juridictions, deux entités de juridiction fédérale qui génèrent cette situation-là où une entité de nature québécoise, le MTQ se voit obligé de dépenser quand même des sommes importantes pour construire cette boucle-là. Alors, on trouvait qu'il y avait une espèce de déplacement de responsabilités entre un palier de gouvernement à un autre et on trouvait ça dommage.

550 Les citoyens sont quand même inquiets. J'ai fait beaucoup de porte-à-porte dans les derniers mois avant d'arriver aux fonctions que j'occupe maintenant, notamment dans ce secteur-là. Donc, tout ce qui est la rue Viau et les autres rues qui bordent la rue Viau. Et j'entendais beaucoup de préoccupations, notamment j'entendais des demandes à avoir accès à des modélisations 3D de ce que serait cette éventuelle structure, d'avoir des études de bruit sur ce secteur précis là. Et évidemment, j'ai entendu beaucoup de gens qui préféreraient avoir 555 une structure qui ne serait pas en hauteur.

Donc, première chose qui ne serait pas en hauteur et qui pourrait également épargner le boisé Steinberg. J'y reviendrai un peu plus tard.

560 Il faut savoir qu'il existe une loi québécoise, la Loi 132 sur la conservation des milieux humides qui porte à croire que ça serait intéressant de se pencher sur la sauvegarde de ce milieu humide, un des rares milieux humides du secteur de l'est de Montréal. Et c'est malheureusement quelque chose qui sera difficile à faire si la boucle projetée par le MTQ s'y installe, même si bien sûr on nous a laissé miroiter des idées de sentiers ou de pistes 565 cyclables qui pourraient traverser la boucle. Au final, peut-être qu'il y aura de la connectivité, mais il n'y aura certainement pas de l'embellissement et encore moins de la mise en valeur d'un milieu de vie.

570 Donc, toute cette idée de l'écoparc avec ces prolongements autoroutiers là, nous inquiète par rapport à la détérioration du phénomène des îlots de chaleur. Ce n'est bien sûr

pas un parc comme le parc Mont-Royal ou le parc Maisonneuve, ce secteur-là, mais visiblement la nature y a pris un peu de ses droits et dans les cartes qu'on voit, qui sont disponibles, sur les îlots de chaleur, ce secteur-là est moins chaud que le reste. Il est à penser que s'il se développe tel que projeté on n'aura plus de ces îlots, en fait il y aura davantage des îlots de chaleur qu'il y en a actuellement.

Sur le poste Hochelaga qui est projeté par Hydro-Québec, j'aimerais d'abord saluer l'initiative d'Hydro-Québec qui a tenu des consultations en amont du projet. Malheureusement on entend souvent des consultations qui arrivent une fois que tout est déjà bien installé, mais là, ils se sont mis à la table avant de commencer à faire les premières pelletées de terre, et ça, c'est apprécié. Cependant, il faut constater et j'entends quand même beaucoup le quartier les gens qui sont encore mal à l'aise avec ce projet-là. Il y a beaucoup de travail à faire pour expliquer la nécessité de l'installer précisément à cet endroit-là.

Et je pense qu'on aura de la misère à obtenir une acceptabilité sociale si les deux projets coexistent, c'est-à-dire le poste de transformation et la boucle du MTQ. Donc, si on se retrouve à la fin de l'exercice et qu'on n'a aucun espace vert, aucune mise en valeur de la nature de ce coin-là, ça va être difficile d'obtenir l'acceptabilité sociale pour l'ensemble du projet et entre autres pour le projet d'Hydro-Québec.

Cela dit, il y a une initiative que j'ai prise de questionner en fait publiquement Hydro-Québec. Ils se sont montrés ouverts à acquérir plus grand que le simple terrain pour le poste de transformation. Donc, acquérir plus grand vers le sud où est projeté la boucle du ministère des Transports. Et par contre, la balle est dans le camp du ministère des Transports, si la boucle demeure dans le projet, ça ne sera pas possible, on le comprend bien. Mais j'appelle Hydro-Québec à continuer et aller au-delà de son ouverture, de faire en quelque sorte un appelle ou j'ose dire des pressions envers le ministère des Transports pour obtenir cette section-là. Parce qu'il en retourne, à mon avis, dans mon analyse de l'acceptabilité sociale de ce projet.

605 Par rapport à Ray-Mont Logistics. C'est une variable qui est difficile à prendre en compte dans le débat actuel en raison du litige judiciaire, on l'a bien compris. J'ai bien l'impression qu'être pour ou contre Ray-Mont Logistics ça ne sert plus à grand-chose, parce que ce qui va déterminer la suite des choses, ça va être l'issue du procès. S'ils gagnent, visiblement ils vont s'y installer, s'ils perdent il y aura peut-être une occasion pour eux de vendre le terrain. J'ai bien l'impression en tout cas, en tout cas qui vivra verra.

610 Mais visiblement moi ce projet-là me semble difficilement adaptable à la vision de l'écoparc tel qu'il nous a été présenté. J'aimerais davantage voir des projets d'envergure peut-être un peu plus petite, de taille moyenne, des initiatives plus novatrices.

615 Vous posez la question tantôt, quel genre d'initiative pourrait être installée à la place de Ray-Mont Logistics. J'ai en tête un projet du collège de Maisonneuve qui veut installer une espèce de pôle de recherche de développement durable. Ils ont déjà projeté s'installer sur ce terrain-là. Je suis pas mal certain qu'avec Hydro-Québec la boucle et éventuellement Ray-Mont Logistics qu'il ne restera plus beaucoup de place sur ce secteur-là. Par contre, si Ray-Mont décide de quitter certainement qu'il y aura de la place.

620 En tout cas, c'est un exemple qui pourrait être, un exemple intéressant, qui pourrait attirer d'ailleurs d'autres investisseurs de cette taille-là, de ce créneau-là à s'installer dans ce secteur-là.

625 Maintenant, sur le viaduc du port de Montréal. C'est un projet qui a déjà créé beaucoup, beaucoup d'inquiétude dans le quartier. Je vous parlais du porte-à-porte tantôt, quand j'en faisais plus au nord, on me parlait plus de la boucle du MTQ. Quand j'en faisais plus au sud, on me parlait systématiquement du viaduc du port. Évidemment qu'on comprend le désir du port de se désenclaver, de sortir. Cela dit, il y a des inquiétudes en matière de bruit, de nuisance audiovisuelle bien sûr. Et ce que j'aimerais c'est un retour à la table à dessin pour vraiment faire l'étude complète de toutes les options et qu'on fasse d'ailleurs des scénarios différents, c'est-à-dire des scénarios avec Ray-Mont Logistics dans le portrait et des scénarios sans Ray-Mont Logistics dans le portrait.

635 Il y a des options qui avaient été évoquées d'un tunnel sous Notre-Dame. On les avait  
écartées, semble-t-il, parce que c'était des options trop coûteuses. Mais là on arrive dans une  
portion plus philosophique peut-être de la présentation ou si on recherche une véritable  
acceptabilité sociale et si on est pour construire un secteur comme ça avec des infrastructures  
qui vont durer 20, 30, 40 ans, peut-être plus davantage, mais il faudrait peut-être penser à  
investir un peu plus d'argent pour aller rechercher cette acceptabilité sociale là, autrement, on  
se magasine des déceptions en boucle pour plusieurs années, et ça serait bien dommage  
640 d'aller dans ce sens-là.

J'en profite, je pense que c'est mon devoir historique de député de Hochelaga-  
Maisonneuve de remettre sur la table la revendication historique des citoyens du quartier  
d'avoir accès aux berges. Ce n'est pas directement dans votre consultation, mais je tiens à le  
645 mentionner, depuis très longtemps les gens de Hochelaga-Maisonneuve recherchent un accès  
au fleuve. Peut-être que ça serait un élément qui faciliterait l'acceptabilité sociale de ce projet-  
là. J'en ai déjà parlé de vive voix à mes collègues du port, mais je tenais à le réitérer ce soir.

Je profite de l'occasion pour faire un petit mot sur le centre des soins prolongés Grace  
650 Dart. C'est un espèce de parallèle au dossier du viaduc. Parce que c'est un organisme qui  
relève du CIUSSS de l'Ouest de l'île, qu'il y a des gens qui sont souvent en soins particuliers  
et en fin de vie. Donc, la quiétude des lieux est particulièrement importante. Il y a eu toutes  
sortes de rumeurs avec le temps alentour de cette institution-là. On est allé aux sources, on  
est allé aux nouvelles. Ça fait longtemps que le CIUSSS cherche à rapatrier ses résidents vers  
655 l'ouest d'où ils proviennent la plupart du temps, où leur famille est installée de toute façon. Et  
là, il y aurait des projets dans le carton comme il y en a souvent eu, mais il n'y a rien de  
confirmé.

660 Donc, de dire, de laisser entendre que de toute façon Grace Dart va quitter, comme  
argument pour dire que ça serait moins grave d'y installer le viaduc. Pour nous, ce n'est pas  
un argument qui est recevable, parce que pour l'instant ils y sont et ils devraient y être pour  
certainement plusieurs années encore. Et même quand ils vont s'en aller, c'est là mon point, la

665 bâtisse aura certainement une autre utilisation. Moi j'aurai l'intérêt de questionner et d'inviter mes partenaires de la ville, du fédéral et d'autres paliers à regarder qu'est-ce qu'on pourrait faire avec cette bâtisse-là, notamment peut-être pour régler une partie de la crise du logement en y construisant du logement social.

670 Mais tout ce que je veux dire, c'est que Grace Dart comme institution habitée à mon sens est là pour rester, peu importe quelle sera sa vocation dans le futur. Donc, je ne pense pas que ça peut être un argument de dire qu'elle va quitter pour installer le gros viaduc vraiment littéralement dans sa cour.

675 J'imagine que le temps tire à sa fin. Un mot rapide. Dans le mémoire on évoque un projet de gouvernance qui est novateur, pour les gens qui sont curieux, vous irez le lire. C'est inspiré du « water forum » de Sacramento où il y avait plusieurs institutions qui étaient un peu en conflit et on a créé cette institution-là pour cogérer le site et ça a, semble-t-il, créé des résultats satisfaisants.

680 Je concluais en fait en disant que mon intention ici était de tenter de trouver un projet ou en tout cas de délimiter les limites de ce qui pourrait être un projet qui conjugue adéquatement les intérêts des besoins citoyens au même niveau que ceux des intérêts urbanistiques, industriels et corporatifs. Parce que trop souvent on commence par ces intérêts-là et ensuite on vérifie en fin de parcours si on peut peut-être accommoder les intérêts citoyens. Et à mon sens, ce n'est pas ça l'acceptabilité sociale, ce n'est pas une petite 685 démarche de consultation en fin de parcours.

C'est vraiment un processus de co construction, de véritable médiation et de recherche de solution collective pour les environnements et les infrastructures qui vont déterminer nos milieux de vie pour les prochaines décennies.

690 J'en profite comme député de Québec Solidaire pour parler du fait que dans un Québec indépendant, dans un projet d'indépendance deux entités qui relèvent du fédéral pourraient directement relever du palier du Québec, et seraient certainement dans une dynamique différente dans le dossier.

695 Et finalement, je conclurais en disant que le mouvement citoyen alentour de ce dossier-là m'a beaucoup épaté, m'a beaucoup stimulé. Je l'ai salué d'ailleurs à l'Assemblée nationale avec une déclaration. Et je pense qu'il va continuer à contribuer à l'élaboration des projets, peu importe quelle sera l'issue notamment, du litige judiciaire de la consultation et de la suite des choses.

700 Et je pense qu'on a donc devant nous une occasion incroyable de repenser et de revaloriser cette participation citoyenne pour qu'elle soit au coeur de notre développement économique.

705 Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

710 Alors, je vous remercie beaucoup. Votre exposé était très complet. Alors, on n'a pas de questions. Alors, merci pour la présentation et puis pour votre mémoire que nous avons en main.

**M. ALEXANDRE LEDUC :**

715 Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

720 Alors, maintenant j'appellerais messieurs Dagenais, Brassard et madame Beaulieu du Port de Montréal. Bonsoir, c'est à vous.

**Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

725           Merci. Alors, je suis Christine Beaulieu. Je suis Chef relations avec les communautés à l'administration portuaire de Montréal. Alors, je suis accompagnée de Daniel Dagenais qui est vice-président aux opérations et Hugo Brassard qu'on a réinvité de nouveau, parce qu'il avait bien fait ça à la séance d'information. Alors, c'est notre ingénieur à l'équipe d'infrastructure et responsable du dossier, le chargé de projet du lien routier.

730           Alors, d'abord j'aimerais remercier les commissaires et l'OCPM de nous accueillir dans le cadre de la consultation publique sur le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe. Alors, c'est dans une perspective de saine cohabitation que le port de Montréal désire via cette consultation partager son point de vue quant à la réalisation d'un nouveau lien routier, soit un viaduc à l'est du viaduc ferroviaire du CN et à y présenter les raisons le soutenant.

735           Juste une brève présentation du port de Montréal. Je pense, tout le monde connaît le port, ça va de soi. Mais tout d'abord on peut qualifier le port de Montréal d'un port citoyen. En effet, on juge vraiment très importantes les consultations publiques, de participer à ces consultations publiques comme à l'OCPM et l'institut du Nouveau-monde par exemple, et aussi nous avons notre propre processus de consultation publique en amont de la réalisation des projets. C'est ce qu'on va faire dans le cadre du lien routier éventuellement aussi, très prochainement.

740           Alors, nous croyons à l'ouverture vers la collectivité et à l'importance d'un dialogue franc et transparent avec l'ensemble des parties prenantes. Il y a plusieurs initiatives aussi qu'on fait en matière de développement durable. Je vais vous en parler un petit peu plus tard.

745           On va juste revenir au niveau de la gestion des nuisances. Parce qu'il en est question dans le cadre du document de consultation. Alors, juste vous mentionner que le port de Montréal a son propre système de gestion de plaintes. Alors, le centre de contrôle qui est ouvert 24 heures sur 24 naturellement au port reçoit des appels des citoyens qui sont témoins de certaines nuisances qui peuvent provenir du port de Montréal. Alors, à ce moment-là il y a un inspecteur qui est envoyé sur les lieux. Il y a un suivi aussi qui est fait auprès des plaignants pour leur faire un retour à savoir si la source provenait vraiment du port et s'il y a des mesures qui ont été prises.

755            Alors, par exemple il y a un enjeu qui a été réglé dans le passé en 2018. Il y avait des alarmes de recul qui étaient au terminal Viau sur certains équipements au Terminal Racine. Et à la suite des plaintes, le problème a été réglé avec les opérateurs des terminaux et des alarmes de bruit blanc qui ont été installés justement sur les différents équipements, qui ont fait en sorte que les plaintes ont diminué énormément dans le secteur.

760            Au niveau de nos initiatives en développement durable, juste très rapidement. Depuis 2010 le port a une politique en développement durable, parce que le port aussi intègre des pratiques de développement durable dans ses opérations. Par exemple, juste en matière environnementale, le port est membre fondateur de l'Alliance verte qui est un programme  
765            environnemental de l'industrie maritime. Et le port a décroché en 2018 la toute première place parmi les 38 administrations portuaires participantes.

               Puis aussi d'autres mesures qu'on a faites, mais ça, je vais vous référer à notre rapport de développement durable qu'on retrouve sur notre site Internet, naturellement.

770            Vous savez, le port de Montréal, on l'a mentionné plus tôt aussi c'est un moteur économique important. Vous voyez les retombées à l'écran. On est le deuxième plus important port au Canada et le seul port à conteneurs au Québec. Et en 2018 nous avons obtenu une  
775            année record en matière de volume de marchandises manutentionnées pour une cinquième année consécutive.

               Alors, je vais céder la parole pour ce qui est du lien routier à monsieur Daniel Dagenais.

**M. DANIEL DAGENAI :**

780            Bonsoir. Donc, dans cette deuxième partie de la présentation, ce qu'on veut démontrer c'est l'importance d'améliorer les accès routiers et l'accès routier par la construction d'un viaduc pour améliorer la mobilité des marchandises, retirer le trafic portuaire de la rue Notre-Dame et par ce fait même désengorger celle-ci des camions poids lourds.

785

On revient rapidement sur une trame un peu historique; trois dates importantes dans le cadre de ce projet-là. Dès 2013 l'APM signifiait et soulignait l'importance de réaliser le projet de lien routier lorsqu'il y a eu une signature d'un cadre de collaboration entre le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, et le port de Montréal en était en fait, si on veut grandement bénéficiaire. Parce que ce qu'on visait par ça, c'est essentiellement l'amélioration des accès au port.

790

795

En 2015, le gouvernement du Canada annonçait aussi un projet d'optimisation et une contribution financière à l'APM pour construire un viaduc au-dessus d'un lien routier au-dessus de la rue Notre-Dame pour faciliter et se raccorder à ce prolongement. Et de plus, plus récemment en 2018 encore une fois le gouvernement fédéral accordait une subvention à la Ville de Montréal cette fois-ci, dans le cadre d'une demande qu'ils avaient faite pour le prolongement du boulevard de l'Assomption encore une fois avec l'objectif dans une perspective d'améliorer les accès au port de Montréal.

800

Ça fait que pour nous, c'est trois éléments qui confirment un peu une priorisation par plusieurs partenaires puis plusieurs joueurs importants dans le secteur.

805

Alors, pourquoi on recherche encore une amélioration des accès alors qu'on en a déjà. Pourquoi recherche-t-on un nouveau lien routier pour les camions à l'entrée du port de Montréal? Bien, c'est essentiellement pour accroître la mobilité des marchandises autour et vers le port de Montréal.

810

Alors, ce qu'il faut comprendre essentiellement c'est que les installations sur l'île de Montréal vraisemblablement atteindront une pleine capacité vers 2024. Et c'est encore plus important parce qu'en fait notre taux de croissance c'est le double de ce qui a été prévu au cours des dernières années. Donc, on ne marche pas vers une pleine croissance, littéralement on y court.

815           Aujourd'hui, plus de 2 500 camions visitent nos installations sur une base quotidienne. C'est des pointes de véhicules, de passage de véhicules. Lorsqu'on atteindra pleine capacité en 2024 on estime que plus de 3 900 camions visiteront nos installations à ce moment. La création d'un nouveau lien routier au-dessus de la rue Notre-Dame dans l'axe de l'Assomption vers la rue Souigny, essentiellement, permettrait à plus de 1 700 camions sur des périodes de

820           pointe en 2024 à accéder à ce secteur. Un statu quo voudrait dire que c'est 1 700 camions qui sortiraient sur la rue Notre-Dame essentiellement.

              Alors, pour atteindre ces objectifs, le port de Montréal souhaite d'abord et avant tout et a retenu le lien, la création d'un lien routier en viaduc au-dessus de la rue Notre-Dame et de

825           son propre réseau ferroviaire à l'est du viaduc ferroviaire. Selon nous, c'est un choix judicieux puisqu'il permettra d'améliorer la fluidité vers le port de Montréal.

              Alors, quelques avantages de ce projet de viaduc qu'on a énumérés sur la diapositive qui est à l'écran. Donc, essentiellement ça permet une meilleure intégration aux scénarios qui

830           sont proposés par le MTQ et la Ville de Montréal, dans un premier temps.

              Ça permet d'enjamber le réseau ferroviaire et la rue Notre-Dame de sorte à éliminer les entraves que le trafic ferroviaire pourrait occasionner aux camions, mais aussi que les camions imposeraient aux véhicules de transit sur la rue Notre-Dame. En retirant ses camions

835           de la rue Notre-Dame, naturellement on profite, on fait profiter la rue Notre-Dame d'une meilleure fluidité et un allègement du trafic. Ce qui permettrait peut-être d'ajouter entre autres du transport de masse pour des passagers. On évite aussi à travers ce choix-là de perturber les utilités publiques lorsqu'on ferait une construction en sous-terrain.

              Alors, pour nous c'est une solution qui a plusieurs avantages dont entre autres la possibilité d'avoir un concept respectueux pour la communauté avoisinante et un apaisement possible dans le secteur.

              Parallèlement à une réflexion sur le projet de viaduc, d'autres scénarios ont aussi été

845           proposés, entendus et la plupart d'entre eux ont été en grande partie étudiés. Certains avaient

l'avantage certes d'éloigner le viaduc et possiblement d'adresser l'enjeu de nuisance lié au bruit, mais une analyse sommaire nous a permis, malheureusement de ne pas en retenir beaucoup ou peu parmi ces scénarios.

850           Entre autres certains exigeaient l'expropriation de commerces dans le secteur de la rue Notre-Dame et des deux axes routiers qui avaient été visés. Il y avait aussi la fermeture entière ou partielle ou des déviations majeures sur la rue Notre-Dame pendant la construction. Ce qui faisait en sorte que ça ne rendait pas la circulation possible en transit dans le secteur pendant de longues périodes de temps.

855           Il y aurait aussi des déplacements d'infrastructures majeures d'utilités publiques, sanitaires ou d'assainissement des eaux ou des entraves majeures à celle-ci. Et finalement, certains concepts giratoires donnaient de mauvais ou très peu d'avantages en termes de fluidité locale.

860           Ça fait que donc, tous les éléments de carrefour giratoire étaient moins intéressants pour nous.

865           Ce que l'on fait en ce moment. Bien, essentiellement on procède à une évaluation des effets environnementaux du projet, de la solution qu'on a retenue et on analyse essentiellement les bénéfices pour la qualité de l'air et les impacts sur la poussière et les contaminants, les impacts visuels et l'éclairage ou la pollution lumineuse. En fait, aussi on mesure bien entendu et on est en train de modéliser tous les impacts en termes de milieu sonore bien entendu, et la circulation. Donc, les bénéfices à la fois pour la population, mais  
870           pour l'APM, pour le port de Montréal.

Parallèlement on fait aussi un programme de suivi et de surveillance qui viendra confirmer les résultats de nos anticipés lors de l'étude d'impact environnemental.

875           Lorsque les études seront avancées, nous les présenterons dans le cadre d'une rencontre avec la population à laquelle les citoyens seront conviés à venir en discuter avec

nous. D'ailleurs, à la diapo 13 essentiellement l'échéancier des activités importantes et des jalons importants dans le cadre de la réalisation de ce projet.

880 Il y aura une rencontre, les citoyens seront conviés à une rencontre d'ici la fin de l'été  
2019. Il y aura une finalisation de l'évaluation d'impact environnemental d'ici la fin de l'été  
2019; terminer le concept en 2019; procéder à un appel d'offre 2020 et débiter les travaux  
885 possiblement en printemps 2020 si c'est possible, avec une durée des travaux d'à peu près  
deux ans et une mise en service par la suite de façon cohérente avec le calendrier de  
réalisation du ministère des Transports du Québec et de la Ville de Montréal.

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vais être obligée de vous demander de...

890

**M. DANIEL DAGENAI :**

Oui. Ça fait que donc, on est d'accord avec le concept d'écoparc, naturellement.  
Pourquoi? Parce que l'administration portuaire partage la vision dans le secteur de l'écoparc  
895 industriel. Parce que nous croyons aussi, tel que décrit dans les documents, parce que nous  
croyons que des entreprises dynamiques, soucieuses de leur milieu d'accueil et engagées  
dans une démarche de gestion durable et de partenariat doivent venir s'établir autour de chez  
nous et on est particulièrement intéressé, naturellement à l'arrivée d'un partenaire ou d'un  
nouveau partenaire de la chaîne logistique.

900

Finalement, je vais terminer en disant que l'équipe de l'administration portuaire  
demeure à l'écoute et à la disposition des intervenants dans le dossier pour toutes questions  
possibles sur le dossier et naturellement, on vous remercie ce soir pour nous avoir donné un  
peu de temps.

905

**LA PRÉSIDENTE :**

910 Merci. Alors, juste, premièrement une petite question de précision. Vous l'avez montré sur une de vos diapositives puis on l'a à la page 6 de votre mémoire. Vous parlez que le camionnage va continuer à augmenter probablement jusque vers 3 500 camions à peu près par jour, mais vous ne précisez pas trop, trop où dans le port. Parce que vous nous dites que le viaduc va pouvoir supporter 1 700 camions. Ça veut dire qu'on reste quand même à 2 500 sur Notre-Dame?

915 **M. DANIEL DAGENAI :**

920 Oui. Il faut comprendre qu'il y a un flot de circulation qui a été en fait élaboré depuis déjà plus de 15 ans, où est-ce que les camions essentiellement entrent au port de Montréal par l'axe de l'autoroute 25 sur la rue de Boucherville. Ça fait que donc, dans une perspective où il y aura un viaduc, puis le viaduc servira principalement comme sortie du port de Montréal. Donc, une partie des camions qui sont en ce moment dans les terminaux de Racine et Cast, et Viau pardon, Racine et Viau complètement dans l'ouest vont principalement sortir par la rue Viau et le nouveau viaduc à ce moment-là. Ça fait que donc, c'est ces camions-là. C'est de boucler la boucle qu'on désire faire premièrement et avant tout.

925 Je m'excuse, je vous ai peut-être...

**LA PRÉSIDENTE :**

930 Non. C'est juste parce que dans votre diapositive vous dites : « En ce moment il y a 2 500 camions par jour. On va monter à 3 900 puis il y en a 1 700 qui vont sur le viaduc. » Donc, on reste à 2 500 par jour sur le réseau routier normal?

935 **M. DANIEL DAGENAI :**

Les 2 500 camions vont... en fait, au total il y a 3 900 camions qui vont venir au port de Montréal. Il y en a une partie qui sont dans l'ouest, dans le secteur complètement de Baker Lake...

940 **LA PRÉSIDENTE :**

... ça fait que le 3 900 comprend Baker Lke?

945 **M. DANIEL DAGENAI :**

Oui, tout à fait. Donc, c'est l'ensemble des installations qui reçoit les 3 900 camions. Maintenant, combien de camions à conteneur vont aller vers les quatre terminaux à conteneur dans un premier temps. On en déjà plus de 2 000, on en a à peu près 1 700 en ce moment. On pense que ça va monter à plus de 2 500 jusqu'à 2 800 camions par jour dans les grosses pointes pour venir chez nous. Et de ces 2 700, il y en a plus de 1 700 qui vont quitter le port par le nouvel axe routier et il y en a 1 100 qui vont quitter le port par l'axe Curatteau, vers l'autoroute 25, deux sorties.

955

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et puis le viaduc projeté ce n'est qu'une sortie ou c'est à deux sens, il y a sortie et entrée?

960

**M. DANIEL DAGENAI :**

C'est à deux sens, mais la plupart des transactions vont commencer d'abord et avant tout par de Boucherville. L'entrée pour le viaduc va servir principalement pour les terminaux à vrac qui sont dans le secteur et les céréales. Donc, Viterra, Lantic va probablement, des

965

camions de Lantic qui roulent sur la rue Notre-Dame aujourd'hui vont fort probablement utiliser Souigny et cet axe routier-là plutôt que de prendre la rue Notre-Dame. Ils vont opter pour se servir du réseau du port à la place.

970 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

975

J'aimerais juste poursuivre cette question-là parce que c'est vraiment critique. Donc, vous dites que ce nouveau pont et donc l'axe qui mène vers Souigny est surtout pour une sortie de camion puisque l'entrée est plutôt sur de Boucherville. C'est bien ça?

980 **M. DANIEL DAGENAI :**

C'est bien ça.

985

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Donc, les 1 700 camions, grosse partie de 1 700 sont des camions sortants?

990 **M. DANIEL DAGENAI :**

Oui.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

995

Mais vous dites qu'il y a quand même des camions qui vont entrer. Est-ce qu'on connaît une proportion à peu près et de quel type. Est-ce que vous pouvez préciser?

**M. DANIEL DAGENAI :**

1000

Donc, une partie des camions qui vont entrer sur cet axe routier là, ce viaduc-là vont se diriger vers d'autres installations au port qui sont attenantes au service conteneurisé. Donc, il y a Lantic qui reçoit des camions en ce moment qui roulent sur la rue Notre-Dame. Il est à prévoir que les camions de Lantic vont passer utiliser ce viaduc-là et utiliser en fait l'avenue Souigny, descendre vers le sud dans l'axe de l'Assomption pour s'engager sur notre viaduc pour venir directement sur le port en évitant de rouler sur la rue Notre-Dame complètement, de l'est vers l'ouest.

1005

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

1010

Donc, c'est juste du vrac?

**M. DANIEL DAGENAI :**

1015

Principalement du vrac, oui.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Et vous avez un chiffre approximatif du nombre de camions?

1020

**M. DANIEL DAGENAI :**

Bien, il y a des pointes à l'automne où il y a plus de 250 camions de céréale qui viennent quotidiennement chez nous et il y a à peu près une cinquantaine de camions pour Lantic à tous les jours. Donc, c'est dur pour moi d'établir exactement, parce que ça dépend toujours de l'origine et de la destination pour ces marchandises-là. Si c'est des confiseries

1025

situées dans l'ouest de Montréal, fort à parier que les camions vont tout simplement passer par la rue Notre-Dame et le tunnel Ville-Marie. En contrepartie, s'ils arrivent de la Rive-Sud ou ils arrivent du nord, admettons de l'autoroute 40 à travers, disons Mirabel, bien il est fort à parier qu'ils descendent au port de Montréal à travers l'autoroute 25.

1030

Ça fait que tout dépendant de l'origine et la destination.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

1035

O.K. Ça clarifie beaucoup. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1040

Moi je voulais revenir sur le comité de bon voisinage. Dans le document vous nous parlez d'un comité qui a été mis sur pied et puis des efforts de verdissement. Est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus sur ce qui a été fait et ce qui est projeté à être fait justement en bon voisinage et en verdissement à court terme?

1045

**Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

1050

Oui. Alors, en matière de verdissement, en 2018 il y a une annonce, le port de Montréal et les membres du comité Leader en verdissement de Montréal se sont engagés à planter 2 000 arbres sur cinq ans. On a un comité, comme vous avez mentionné, de bon voisinage.

1055

Alors, il y a 17 membres qui sont sur ce comité autant les organismes communautaires, les représentants de la ville, des opérateurs des terminaux et on se rencontre deux fois par année. Et il y a un groupe de travail qui vient d'être formé, qui émane

de ce comité de bon voisinage afin d'améliorer l'interface ville port sur, enfin ce qu'on souhaite éventuellement sur toute l'interface ville port, mais on doit commencer par un secteur. Alors, on a ciblé le secteur Mercier-Est pour le moment.

1060 Mais graduellement c'est quelque chose qu'on veut faire aussi éventuellement. Bon, on parle, justement ça a été souligné beaucoup, de l'accès au fleuve. Bon, c'est sûr il y a des raisons de sécurité, il y a des opérations, il y a des voies ferrées. Alors, c'est sûr qu'on ne peut pas donner accès à nos quais, mais on est en train de développer un projet de point d'observation à certains endroits le long de nos installations pour donner une certaine vue sur  
1065 nos opérations, sur le port, mais également dans la mesure du possible sur le fleuve, entre autres pour démystifier nos opérations.

Alors, il y a certains projets et plusieurs autres projets qu'on a. Mais entre autres c'est ce qu'on a pour le moment à plus court terme.

1070

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1075

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

Bonsoir. Je vais vous demander de faire un petit peu de prospective. On est dans une vision, alors on essaie de se placer dans 10 ans d'ici. Au-delà de la question du viaduc dont on vient de discuter, et eu égard aux interactions entre le port de Montréal et la zone concernée, qu'est-ce qui, dans vos activités ou dans la façon d'exercer vos activités, aura changé dans 10  
1080 ans? Je fais référence par exemple aux évolutions technologiques, et cetera, et cetera.

1085

**M. DANIEL DAGENAI :**

1090 Beaucoup, beaucoup de choses vont changer. Les clients aujourd'hui exigent non seulement du juste à temps, mais de la prévisibilité. Ils exigent de la prévisibilité, ils exigent aussi de la transparence, être capable de voir ce qui se passe dans nos opérations et de ne pas perdre de temps. Donc, une réduction d'une perte de temps et c'est aussi pour nous une amélioration de la qualité de l'air. Parce qu'un camion qui passe moins de temps chez nous brûle moins de carburant chez nous et émet moins de gaz à effet de serre. Ça fait que donc, on travaille beaucoup sur la question de s'assurer que les camions se présentent chez nous lorsqu'ils sont requis et lorsqu'on les attend.

1095 Ça fait que donc, il y a un effort en ce moment à travers différentes applications disponibles en lignes pour permettre aux camionneurs d'utiliser des plages horaires à faible achalandage de sorte à passer le moins de temps possible chez nous. Et naturellement, de réduire les lignes d'attente et de réduire les temps d'attente chez nous dans un avenir très proche, et on ne parle pas de science-fiction, mais on parle bien en dedans des 10 prochaines années dont vous mentionnez.

1105 Bien, il va se passer une autre évolution où essentiellement les camions, les conteneurs vont être mis à la disposition des camions au fur et à mesure qu'ils vont arriver. Et on va être véritablement capable de les marier beaucoup plus facilement. Parce qu'on va être capable de leur permettre de prendre des réservations et nous, en contrepartie nos opérateurs de terminaux vont être capables de les rendre disponibles et leur permettre d'optimiser leurs opérations de cueillette et de livraison d'un conteneur.

1110 Ça fait que ça, c'est dans un, je vous dirais dans un premier temps. Dans un deuxième temps ce qui risque d'arriver aussi c'est l'avènement d'utilisation d'énergie propre pour déplacer, étirer ces charges-là. Déjà aujourd'hui le port de Montréal s'affère à amener de l'électrification des quais pour permettre aux navires de fermer leur moteur pendant qu'ils sont à quai et d'utiliser l'hydroélectricité.

1115 Dans un deuxième temps, on a commencé, on est le premier port au Canada à permettre l'avitaillement des navires au GNL aussi, qui a une empreinte de carbone et une

1120 empreinte fossile moins grande que l'utilisation des diesels. Et on se fait déjà poser des questions sur comment on va accommoder des camions au gaz, au gaz naturel comprimé, au CGL. Donc, on voit déjà un avènement, une migration vers d'autres types de camions, dont entre autres le camion électrique.

1125 On a vu encore la semaine dernière le CN fait un banc d'essai avec un fabricant de véhicules électriques pour faire la cueillette et la livraison. Ça fait que dans un avenir assez rapproché, ce qu'on va voir c'est l'avènement d'un nouveau type de tracteur, un nouveau type de semi-remorque qui va être essentiellement carbo-responsable, zéro émission.

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

1130 Une toute petite précision, je veux être certain que j'ai bien compris. Vous dites que ce qu'on prévoit c'est qu'il y aura moins de temps entre la sortie du conteneur du bateau puis son embarquement sur le camion. Est-ce que je déduis de ça qu'il y aura une baisse dans l'entreposage, vous prévoyez une baisse dans l'entreposage des conteneurs sur le port et autour du port?

1135 **M. DANIEL DAGENAI :**

1140 Oui, c'est bien ça, Monsieur Boucher. L'objectif c'est d'améliorer la productivité dans un continuum d'amélioration continue. Ça fait qu'effectivement, c'est de réduire le temps de séjour des conteneurs. Ils séjournent déjà en moyenne un peu moins aux alentours de sept jours, chaque conteneur. Donc, quand vous passez devant le port tous les jours les conteneurs semblent être tout le temps les mêmes, mais dites-vous que ce n'est jamais les mêmes. Les conteneurs à l'importation passent en moyenne entre quatre à cinq jours chez nous, à l'exportation entre sept et huit jours. Donc, tous ces conteneurs-là sont constamment en train d'être déplacés et repositionnés, soit vers un navire ou soit vers des centres de distribution pour ultimement se ramasser sur des tablettes dans des magasins et dans nos  
1145 maisons.

Ça fait que donc, c'est constamment une quête de vouloir en fait créer ce mariage parfait entre l'arrivée du conteneur et le prochain mode de transport.

1150

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

Merci.

1155

**M. DANIEL DAGENAIS :**

Bienvenue.

1160

**LA PRÉSIDENTE :**

On vous remercie. On pourrait continuer, parce qu'il y a pas mal de questions, c'est toujours très intéressant. Mais on a plein de gens à entendre encore ce soir. Donc, on vous remercie pour votre présentation.

1165

On va rester un peu dans la même thématique du déplacement de marchandise et de la logistique. Nous avons avec nous quelqu'un de Cargo M, Mathieu Charbonneau. Bonsoir. Installez-vous.

1170

**M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Bonsoir. Merci, Madame la présidente, merci, Messieurs les commissaires. Donc, merci de donner le temps à la grappe Cargo M de présenter. Donc, nous étions présents bien sûr historiquement dans le projet depuis quelques années. Nous étions ici à la consultation aussi. Nous avons déposé un mémoire et je suis ici aussi ce soir pour présenter le mémoire.

1175

1180 Mais d'entrée de jeu en fait, le mot clé que je voulais lancer ce soir c'est collaboration. Nous on travaille avec, depuis six ans puis je vais revenir à mon texte, mais depuis six ans on travaille avec l'industrie du transport de marchandises logistique du Grand Montréal. C'est des entreprises qui sont très impliquées soit au niveau de la communauté, au niveau du développement économique, et c'est des entreprises qui veulent collaborer aux bienfaits de tous niveaux tant économique que social du Grand Montréal. Donc ça, je peux vous l'assurer. Et la grappe c'est un bon vecteur justement pour cette collaboration-là.

1185 Donc, si je reviens au niveau de Cargo M créé 2012-2013, en gros c'est dans le même mouvement que les grappes industrielles de mentionner qu'il y a des secteurs qui sont dominants dans le Grand Montréal et de rassembler les entreprises qui sont dans ce secteur-là pour collaborer. Donc, peut-être historiquement dans certains secteurs des entreprises qui compétitionnent, mais l'idée d'être dans un endroit géographique quand même restreint qui est le Grand Montréal et l'Île de Montréal spécifiquement. C'est l'idée des grappes industrielles.

1190 Donc, nous, 2012-2013, madame Vachon PDG du port de Montréal, la championne derrière la grappe rassemble les entreprises Robert, CN, CP, Fednav, Desgagnés, donc des entreprises qui bougent la marchandise. On s'assoit autour d'une table et on regarde vraiment les enjeux des prochaines années dans notre secteur. Et la grappe a été créée.

1195 C'est sûr qu'on a ciblé bien sûr quatre tables de travail au niveau de Cargo M. Bien sûr, le développement économique, on a été créé au niveau des grappes industrielles pour amener du développement économique, des emplois. Donc, c'était bien sûr un créneau important, communication, réellement, donc on touche exactement ce que nous faisons ce soir et que nous voulons poursuivre l'idée de promouvoir le secteur, mais aussi de le faire connaître et aussi de comprendre les enjeux que notre secteur peut amener et de les travailler.

1205 Innovation, fluidité. Daniel en parlait tantôt. C'est un gros secteur, une grosse partie de notre secteur qui est en mouvement. Un secteur qui pousse beaucoup vers les innovations, soit au niveau technologique plus hardware, mais aussi au niveau de partage de données, et bien sûr au niveau de la main-d'oeuvre. Donc, c'est un secteur comme beaucoup d'autres

secteurs qui a une pénurie. Notre secteur n'y échappe pas. Donc, de promouvoir le secteur à ce niveau-là est important pour nous.

1210            Quand on parle de développement économique, la grappe a été créée. On a un peu comptabilisé, c'est 50 000 emplois directs dans le Grand Montréal, 70 000 emplois indirects. C'est à peu près 6 000 entreprises qui dépendent ou qui touchent directement la logistique dans le Grand Montréal. Donc, quand on parle d'un secteur névralgique, c'est un secteur d'importance.

1215            Le secteur du transport de marchandise de par ses hubs logistiques, il y a une grande compétition qui s'installe au niveau de la Côte-Est américaine par exemple, on le voit avec les ports au niveau des États-Unis qui investissent massivement. Donc, si on ne veut pas perdre notre compétitivité et perdre nos emplois concrètement, on se doit de demeurer compétitif à ce niveau-là.

1220            Si on revient spécifiquement au projet l'Assomption et nous étions présents au niveau des kiosques. On croit que c'est un projet qui est novateur, l'écoparc. On salue l'arrondissement, la ville de Montréal qui ont vraiment développé un projet, je crois hyper intéressant de marier le secteur industriel qui est vraiment au coeur du secteur. On en parlait auparavant, on ne peut pas le démentir, mais de le travailler avec les citoyens, d'amener vraiment un volet plus durable. C'est ce qu'on souhaite aussi.

1225            Mais il demeure que lorsqu'on a fait nos recherches aussi au niveau des hubs logistiques, c'est certain que les infrastructures primordiales comme le transport de marchandises et le rail, le fret aérien aussi, autour des infrastructures, on va retrouver des entreprises qui vont être associées spécifiquement à ce secteur-là.

1230            Une des raisons principales bien sûr c'est la proximité, éviter des mouvements pendulaires où la marchandise est déplacée sur des grandes distances. Donc, d'être près du secteur ou de l'infrastructure est primordial pour avoir un hub logistique dominant.

1235

1240

Le secteur comporte des terrains, on le sait, ils sont contaminés. Donc, le niveau de décontamination est aussi important. Et c'est un point qu'on fait valoir au niveau de notre secteur, c'est que le secteur logistique qui peut utiliser ces terrains-là souvent vont demander un niveau moins élevé de décontamination donc pouvant amener en fait des projets plus rapidement au niveau du développement économique à ce niveau-là.

1245

L'idée aussi au niveau de la réussite. On l'a mentionné tantôt, au niveau de ce secteur-là, on a trois mots qu'on met de l'avant dans notre mémoire : innovation; implication et collaboration. On croit qu'ils sont vraiment les vecteurs de succès.

1250

Au niveau industrie. C'est certain qu'il faut aider les entreprises qu'on veut vraiment attirer à voir ce secteur-là comme positif. Donc, d'amener les incitatifs, mais aussi d'amener cette collaboration-là, de pouvoir parler avec les gens bien sûr du secteur, mais avec les gens au niveau de la ville, au niveau de l'arrondissement. Donc, d'avoir cette collaboration-là est très importante pour que ces entreprises-là y voient un avantage à venir s'installer à ce niveau-là.

1255

Il y a un momentum, on le voit avec la zone industrialo-portuaire de Montréal. On a les secteurs ou le secteur de l'innovation avec l'est, avec le gouvernement du Québec, la ville de Montréal. Donc, il y a beaucoup de gens qui voient le développement du secteur comme étant primordial. Donc, on le croit que c'est vraiment le temps d'agir à ce niveau-là.

1260

Il faut faciliter bien sûr les processus d'implantation, donc c'est quelque chose qu'on travaille bien sûr, pas seulement dans ce secteur-là, mais vraiment au niveau du Grand Montréal pour encore une fois que les entreprises de choix qu'on veut attirer s'établissent plus facilement à ce niveau-là. Il faut créer l'effet boule de neige aussi. Donc, d'amener des entreprises, d'amener des innovations, d'amener une collaboration qui sort un peu du carcan, va amener d'autres entreprises à voir ce potentiel.

1265

Lors des kiosques il y avait un de nos membres, d'ailleurs qui était présent décathlon qui va s'établir ou qui s'établit dans le secteur, qui amène vraiment une vision de collaboration

1270 avec son arrondissement ou ses citoyens. Donc, d'amener de ces entreprises-là aussi de l'avant, vont amener d'autres entreprises qu'on souhaite voir établir dans le secteur.

1275 Le volet construction d'une espace de vie avec les citoyens. C'est sûr qu'on l'a vu et on est partie très prenante, on est ouvert à cette considération-là. On a un cadre bâti vraiment différent dans la grappe ou dans la plaque tournante du Grand Montréal. Donc, des infrastructures urbaines, des infrastructures de transport qui se retrouvent dans un espace urbain quand même très restreint. Donc, il faut être conscient de ça. Il faut le mettre de l'avant.

1280 Mais le point que je ramène c'est que nous, notre table c'est l'industrie du transport de marchandises, mais aussi des importateurs, exportateurs qui sont présents. Et ces entreprises-là veulent collaborer. Donc, c'est un peu la conclusion que nous amenons, c'est que nous sommes prêts aussi au niveau de la grappe à travailler avec une table de concertation ou même collaborer soit avec la ville, l'arrondissement pour le projet d'écoparc, pour amener justement des projets novateurs au niveau des entreprises qui ont vraiment des idées sur la table, pour les amener dans le projet d'écoparc directement. Donc, peut-être être le vecteur entre les entreprises et le projet. Donc, c'est ce qu'on propose au niveau de notre mémoire directement.

1290 Le secteur l'Assomption Sud-Longue-Pointe bénéficie d'un positionnement stratégique qui est primordial. La proximité du port qui joue un rôle économique de premier plan pour la ville, mais aussi pour la province. C'est donc névralgique pour notre secteur. Il faut le garder compétitif, mais on veut être aussi des précurseurs. Donc, l'écoparc, je crois, que ça devient vraiment ce vecteur-là.

1295 Donc, l'idée de base, je reviens, c'est que nous avons une table avec 50 membres. Un conseil d'administration avec plus de 20 entreprises du secteur transport marchandise logistique qui sont issue du Grand Montréal. C'est des gens qui sont ouverts à collaborer. Donc, l'idée c'est de nous utiliser comme table de concertation à ce niveau-là. Nous offrons tout à fait notre collaboration.

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, nous avons quelques questions. Dans le cadre du développement de cette vision, comme c'est dans un cadre urbain dense, l'augmentation potentielle des camions dans le secteur inquiète énormément les résidents. Certains posent la question : « Est-ce que les camions vont rester sur le niveau supérieur qui sera construit? Comment éviter qu'il y ait des comportements délinquants où les camions se retrouvent dans les quartiers résidentiels? Et qu'est-ce que l'industrie peut imaginer pour s'autoréguler ou aider les résidents qui vivent avec la présence des camions? »

1310 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Oui, il y a déjà des outils, je crois, qui sont en place. Souvent au niveau des déplacements, les camionneurs vont avoir souvent des impacts au niveau de leurs déplacements qui ne sont pas prévus. Donc, vont devoir faire peut-être des changements - il y a un accident, une rue non déneigée. Donc, il y a un outil que nous avons développé avec la Ville de Montréal, l'association du camionnage qui s'appelle Cargo mobile. Un outil qui est gratuit, qui met en relief en fait, toutes les restrictions en temps réel des rues de Montréal. Et le camionneur avec l'outil peut donc prendre une décision éclairée et sécuritaire à ce niveau-là.

1320 Aussi, au niveau des déplacements, comme le mentionnaient les gens du port, il y a beaucoup d'innovations qui s'en viennent au niveau du prédictif, des outils pour, en fait déplacer plus efficacement la marchandise. On travaille avec des entités comme Jalon Montréal, le quartier de l'innovation de Montréal pour en fait cumuler la marchandise et donc la consolider.

1325 Donc, c'est vraiment l'outil vers lequel on pousse aussi beaucoup, c'est de consolider la marchandise, d'avoir des déplacements peut-être moins fréquents, mais plus remplis. Donc, c'est des outils qu'on tente de développer. Il y a des outils qui existent déjà au niveau du

1330

partage de données par exemple, mais il y a aussi beaucoup de travail à faire au niveau de la collaboration pour partager l'information pour justement optimiser les déplacements.

**LA PRÉSIDENTE :**

1335

Puis juste pour le dernier volet de la question, juste pour nous éclairer. Est-ce que l'industrie réfléchi à qu'est-ce qu'on pourrait faire pour changer les comportements délinquants, ceux qui ne suivent pas les règles.

**M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

1340

Bien, je pense, c'est ça, c'est de donner le plus possible les outils en tant que tels et c'est de travailler en collaboration. Je pense que même l'industrie du camionnage est ouverte à travailler avec la municipalité, les arrondissements pour travailler sur des outils. C'est sûr que si on donne le bâton peut-être donner un incitatif à un certain moment. Le logbook électronique s'en vient au niveau du camionnage aussi. Un outil qui va restreindre justement les gens qui sont délinquants au niveau des heures. Donc, peut-être ceux qui justement étaient délinquants au niveau des trajets le seront beaucoup moins avec ces outils-là. Donc, tout ça s'en vient cette année aussi.

1345

**LA PRÉSIDENTE :**

1350

Et puis, parlez-nous plus pour l'industrie du camionnage, est-ce que le viaduc et le lien proposé pour désengorger le réseau local vous apparaît une bonne idée?

**M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

1355

Oui, tout à fait. Ça fait 10 ans que nous sommes derrière le projet. L'idée c'est d'enlever des camions bien sûr sur le niveau municipal, résidentiel, efficacité, sécurité. Nous sommes derrière le projet, c'est certain.

1360 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1365 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Dans votre conclusion vous vous êtes offert comme une table de concertation.

1370 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Oui.

1375 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Et dans votre mémoire vous avez même précisé que la ville de Montréal et/ou l'arrondissement devraient présider probablement ce processus.

1380 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Exact.

1385 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Et que ce processus inclurait les acteurs principaux, les citoyens et tout. Ma question est: avez-vous déjà fait une approche à la Ville, est-ce qu'elle reçoit bien cette

recommandation, est-ce qu'il y a d'autres alternatives que la Ville prévoit faire? Est-ce que vous pouvez nous éclairer là-dessus?

1390

**M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

On collabore déjà beaucoup avec la Ville sur des tables de concertation. On en fait ponctuellement. On l'a fait dernièrement pour le viaduc Saint-Pierre par exemple. Donc, le ministère du Transport du Québec est venu présenter les travaux éventuels au niveau de l'échangeur avec le développement économique de la Ville et les arrondissements. Nous avons amené des entreprises qui utilisent le secteur à venir écouter et justement amener leurs préoccupations.

1395

1400

Donc, c'est un exemple qui est très ponctuel de collaboration qui a déjà été faite avec la Ville. Donc, c'est quelque chose qu'on pourrait ramener à une échelle bien sûr différente pour le secteur l'Assomption Sud.

1405

Donc oui, les démarches sur d'autres projets sont déjà en cours. Donc, l'idée d'amener l'écoparc à l'intérieur pourrait être facilement atteignable.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Petite question, dernière de ma part. Juste une ligne à la page 5 de votre mémoire, propose ce que vous appelez des espaces de mixité, notamment industries, entreprises et commerces. Mais pourriez-vous nous préciser un peu le sens de votre pensée quant à ces espaces de mixité? C'est un peu dur à comprendre, je pense.

1410

**M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

L'idée en fait c'est de prendre l'espace que nous avons puis c'est un peu ce que l'écoparc propose aussi, c'est vraiment d'avoir différentes zones selon le degré de nuisance

1415

1420 que l'industrie en place peut amener. Donc, sur les endroits qui sont près des résidences. Donc, c'est tenter d'amener des entreprises, peut-être qui ont une mixité un peu plus grande. Donc, d'avoir des entreprises à un impact peut-être avec du mouvement plus bas et aussi des commerces. Donc, l'idée c'est vraiment d'avoir de ces zones qui partagent le secteur à différents endroits.

1425 On avait aussi vu avec certains autres exemples, notamment aux États-Unis, mais aussi en Europe, d'avoir des zones tampons avec certaines entreprises qui peuvent faire justement le tampon entre les résidents et le secteur avec des mouvements de marchandises. Mais il demeure qu'il faut attirer ces entreprises-là. Donc, il faut avoir justement ces incitatifs-là, il faut avoir cette ouverture à attirer ces entreprises-là.

1430 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Merci.

1435 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Deux questions rapides. D'abord, j'aimerais que vous me parliez un petit peu du type d'emploi de votre industrie. On entend que ce sont des emplois souvent mal payés ou instables ou bien payés, permanents, enfin, juste nous donner un portrait assez juste de ça.

1440 Et ma deuxième question ressemble un petit peu à celle que j'ai posée au port de Montréal tout à l'heure, parce qu'on est vraiment dans une vision. J'essaie de voir les choses dans 10 ans puis plus loin. Alors, au-delà des camions, comment les nouvelles technologies, notamment l'intelligence artificielle ou dans tout ce que je lis ça va avoir beaucoup impacté l'industrie logistique, pourra éventuellement amenuiser les nuisances qu'on a identifiées déjà?

1445 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

1450 Au niveau de l'emploi, donc lorsqu'on a fait notre première étude au niveau du nombre  
d'emplois, au niveau des salaires, on avait répertorié en fait un salaire moyen de 4 000 \$ de  
plus dans notre secteur par rapport au Grand Montréal. Donc, c'est quand même des emplois  
qui sont bien rémunérés. Ça peut être des emplois de caristes, de camionneurs, bien sûr  
mécaniciens, mais juste qu'à des postes de logisticiens. Lors de notre journée carrière qu'on  
fait annuellement, l'année passée au grand quai, il y avait 300 emplois, il y avait 50 de ces  
1455 emplois-là qui étaient dans les technologies de l'information, notamment le CN, des lignes  
maritimes recrutaient à ce niveau-là.

Donc, c'est vraiment un secteur qui prend le virage technologique, donc qui fait le lien  
avec votre autre question, qui amène vraiment de plus en plus de ces technologies-là dans  
leurs gestions. Puis la première chose en fait, c'est de connaître les déplacements et de  
1460 partager l'information pour optimiser.

Donc, le premier point que je vois physiquement, ça va être des centres de partage  
justement, de distribution ou de consolidation de marchandise où les gens vont pouvoir  
consolider leur marchandise et faire des déplacements dans un endroit spécifique. Donc ça,  
1465 c'est quelque chose qu'on aimerait voir très rapidement.

Puis l'autre outil, un peu comme mentionnait monsieur Dagenais, c'est dans le  
prédictif. Le secteur de la logistique c'est des gens qui sont capables de s'adapter. Mais plus  
qu'ils ont l'information en avance, plus ils vont être efficaces. Et pas pour mélanger deux  
1470 secteurs, parce qu'on parle bien sûr du lourd, mais si on parle au niveau du colis, du parcel,  
quand on voit des déplacements et on le vit, de chaque jour d'avoir une livraison par quatre,  
cinq, six entreprises au même endroit.

C'est ça qu'il faut travailler. Il faut consolider ces déplacements-là, mais c'est le  
1475 partage, mais ça prend aussi des gens pour inciter d'où justement un peu le point que la ville  
de Montréal soit à la tête des actions.

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

1480 Les camions électriques efficaces c'est pour quand?

**M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

1485 Bien, Lion 8 vient de sortir très dernièrement donc un camion mid range pour transport de marchandises. Ce n'est pas encore dans le lourd, mais la SAQ vient de faire l'achat de ces camions électriques pour la livraison. On le voit dans les shunters, dans les camions qui font les déplacements de conteneurs à l'intérieur, des 100% électrique.

1490 Donc, les technologies avancent très rapidement. On a parlé de GNL, GNC aussi. Donc, beaucoup d'outils. Il faut avoir les incitatifs par contre pour les entreprises pour faire ces changements-là, des très gros coûts. Mais si on peut cumuler l'usage, on parlait d'une station port de Montréal. Donc, pour des navires, pour des camions. Si un centre de distribution est chauffé au GNL, donc de cumuler les gens qui utilisent cette même énergie-là, c'est là qu'on va avoir un gain.

1495 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Merci.

1500 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1505 **M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**



1540 L'intérêt aussi grandissant pour des empreintes écologiques des aliments, moins  
grandes rend aussi attrayant le principe du circuit le plus court possible. On nous répondra que  
le secteur comprend des terrains contaminés. Nous savons qu'il existe pourtant des façons  
non seulement de les décontaminer, mais aussi de les utiliser en les isolants de manière telle  
à éviter qu'ils ne soient dangereux pour la santé humaine.

1545 Des visées sociales pourraient aussi contribuer aux façons dont serait réfléchi la  
production agricole sur ces lots. Par exemple, elle pourrait être destinée de manière  
significative aux organismes communautaires œuvrant en sécurité alimentaire dans  
l'arrondissement, et à créer des emplois dans les organismes d'économie sociale, un secteur  
1550 dont le poids économique, n'est pas à négliger.

Il serait aussi possible de développer dans d'autres parties du secteur des projets de  
recherche à développement durable, comme par exemple un système de vélo logistique pour  
effectuer plusieurs livraisons ou encore les projets des groupes et instituts du Cégep  
1555 Maisonneuve.

En parallèle d'un secteur vert et nourricier, nous appelons également le  
développement d'un secteur bleu. La mise en valeur des boisés proposée par les projets de  
parcs nationaux et de corridors verts va de pair avec la mise en valeur de cours d'eau qui sont  
1560 actuellement à l'état de vestige historique. Les résidents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve  
vivent à quelques mètres d'un des fleuves les plus majestueux au monde sans y avoir accès.  
La présence du port de Montréal qui a toujours refusé d'y aménager des accès malgré des  
demandes répétées, fait barrière.

1565 Il est plus que tant que les citoyens puissent bénéficier d'un aménagement bleu à  
distance de marche de leur domicile. D'autant plus, que la valeur d'un accès à l'eau en milieu  
urbain est explicitement reconnue par diverses politiques montréalaises ou celles d'autres  
villes à travers le monde. D'ailleurs, Montréal est désormais reconnu comme une communauté  
bleue et nous croyons que l'accès à l'eau doit être promu et concrétisé non seulement en

1570 terme d'assainissement et d'eau potable, mais aussi en terme d'aménagement urbain et de  
résilience écologique.

Notre proposition pour le secteur implique donc de renoncer au développement  
autoroutier projeté. Il s'agit d'une condition nécessaire pour faire advenir un secteur vert  
1575 nourricier et bleu viable et fréquentable. Car à notre avis le scénario de développement  
industriel portuaire et routier soumis aux consultations doit être rejeté, car il implique une  
minéralisation importante du sol, une amplification des émissions de gaz à effet de serre, de la  
congestion routière, de la chaleur au sol, du bruit et de la pollution de l'air et il nuira au  
transport actif sécuritaire.

1580 Notamment, il n'y a aucun plan de desserte réelle pour les transports collectifs et actifs  
qui est présenté, et les conditions du secteur laissent penser qu'il sera très difficile d'obtenir  
une part modale pour les transports en commun et les transports actifs significatifs ou à la  
hauteur des ambitions des plans de transport et de développement durable de la ville de  
1585 Montréal.

Il n'y a pas non plus de détail sur les aménagements qui permettraient d'assurer la  
convivialité et la sécurité des nouvelles intersections à très haut débit et vitesse de circulation  
pour les piétons et cyclistes, et cela malgré l'annonce d'une approche dites vision zéro par la  
1590 ville.

Selon nous, l'enjeu de la présente audience publique nous semble être de savoir quels  
sont les impacts de la vision de ce secteur, de ce projet et de ces intentions qui nous sont  
présentés et de déterminer s'ils sont socialement acceptables. Pour notre part, le test à cet  
1595 égard passe par une évaluation de ses impacts, premièrement sur la circulation motorisée et  
les GES d'une part. Deuxièmement, sur l'amélioration des conditions environnementales  
locales, et troisièmement sur la chaleur au sol et le bruit.

Je me concentrerai sur ce dernier aspect qui n'était pas dans la version préliminaire de  
1600 notre mémoire que vous avez lu.

1605 Lors de la séance d'information de ces consultations en mars dernier, nous avons publiquement questionné les personnes ressources de la ville de Montréal qui ont présenté la vision du secteur sur les effets dans tout le projet y compris dans l'aménagement du secteur industriel, sur la chaleur au sol compte tenu de la minéralisation impliquée. La réponse donnée à cette question a été pour le moins courte et succincte, mais tout à fait ambiguë.

1610 On nous a en effet répondu que l'objectif pour la ville est de réduire le plus possible les surfaces minéralisées. Mais ce qu'il faut comprendre de cela, n'est pas que l'on souhaite les réduire par rapport à la situation actuelle, mais les augmenter le moins possible. Cette réponse est inacceptable et elle nous apparaît symptomatique de l'appréhension de l'ensemble de cet enjeu dans ce projet.

1615 D'autres parts, nous ne pouvons souscrire à une proposition d'intégrer le boisé Steinberg à l'intérieur de la boucle autoroutière entre de Souigny et l'Assomption. Car c'est bien de cela qu'il s'agit, une boucle consistant en un échangeur d'une hauteur de neuf mètres, c'est-à-dire de la hauteur d'un triplex, emprisonnant le boisé Steinberg dans une structure autoroutière. Ce qui apparaît des plus contre-productif, et complètement à l'envers de ce qu'il faut faire pour continuer à profiter de la fonction de climatisation qu'il effectue et qui est si importante dans cette région de l'est de Montréal. Sans compter que nous sommes aussi perplexes devant les affirmations selon lesquelles cet aménagement puisse être hospitalier pour des cyclistes, des piétons.

1625 Quant au bruit, on nous promet des mesures de mitigation encore floue et qui concerne seulement les nouvelles infrastructures. On ne nous promet rien en ce qui concerne les activités courantes des opérateurs des terminaux portuaires qui causent déjà problème et qui vont être accentués étant donné l'objectif de tous ces développements, de les faire croître encore.

1630 Or, il est établi que c'est dans des quartiers ouvriers tels que Hochelaga-Maisonneuve que le bruit affecte le plus les populations. Plus encore, l'est de Montréal comporte des zones

de bruit à l'intensité comparable à celles qui sont autour de l'aéroport Montréal-Trudeau, lesquelles sont présentement l'objet d'une demande en recours collectifs.

1635            Alors, que l'observatoire sur le bruit promit par la Ville de Montréal cherche encore le modèle qu'il adoptera. Alors, que la ville de Montréal et le port de Montréal ne partagent pas leurs données s'ils en ont sur la situation actuelle du bruit dans les quartiers avoisinants le secteur à l'étude. Nous trouvons irresponsable d'aller de l'avant avec les projets mis de l'avant. D'autant plus avec les nuisances sonores occasionnées par la construction et la mise  
1640 en service du terminal Viau qui dérange déjà beaucoup, bien que des améliorations aient certes été apportées, et la deuxième phase de travaux pour l'agrandir qui débutera dès l'automne prochain, nous ne pouvons que craindre l'augmentation notable, nuisible et inacceptable qui en résultera probablement pour les citoyens du secteur.

1645            Déjà, suite à une plainte que nous avons faite l'automne dernier, dont le port n'a pu déterminer la cause, on nous soulignait que le principal bruit mesuré était probablement dû à la circulation motorisée sur Notre-Dame. Il est d'ailleurs habituel de mesurer dans la maison avec les fenêtres fermées un niveau de 35 décibels de jour comme de nuit. En ouvrant les fenêtres, c'est généralement un niveau de 50 décibels que l'on obtient, parfois même la nuit.

1650            Or, la limite généralement reconnue est de 40 décibels la nuit et de 50 décibels le jour. Cela montre bien l'enjeu majeur des nuisances sonores au plan de la santé publique et de l'économie, puisque les citoyens participent, eux et elles aussi, qui est incontournable pour ce qui est de l'acceptabilité sociale des dessins projetés.

1655

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

1660            Bonsoir. En deuxième partie je voulais juste revenir sur quelque chose qu'on a abordé, un enjeu qu'on a abordé dans la conclusion de notre mémoire en fait. C'est la capacité de nos institutions à répondre aux défis qui nous sont soumis par les projets qu'ils nous ont présentés, comme scénario du type que celui qu'on a affaire aujourd'hui. Le premier, j'en nomme trois, on

en a identifié deux dans notre mémoire et je vais nommer le premier, qui est celui que Patricia a déjà abordé sous l'aspect des conditions locales.

1665           Donc, est-ce que nos institutions démocratiques sont capables de prendre en charge ces enjeux-là devant les scénarios, planifications qu'ils nous ont soumises. On n'a pas vraiment d'étude de bruit, d'émissions de bruit qui nous ont été soumises. Alors, on n'a pas d'analyse de sécurité, nouvelles intersections par exemple qui sont proposées. On n'a pas d'analyse non plus de la création des îlots de chaleur par la minéralisation du sol.

1670           Sans ces connaissances-là, comment est-ce qu'on fait pour apprécier ces projets-là? Comment est-ce qu'on fait pour apprécier les mesures de mitigation qui sont en place? À notre avis, c'est impossible dans l'état actuel des choses. Il faut se fier aux bonnes intentions puis à la bonne foi des acteurs. Puis ça m'amène peut-être à mon deuxième point.

1675           Le deuxième point c'est celui du respect des contraintes qui ont été impliquées et qui ont été imposées aux acteurs auxquels on a affaire aujourd'hui. Le décret de modernisation de la rue Notre-Dame en 2002 était clair sur l'augmentation de capacité routière. Il ne fallait pas qu'il en aille dans le secteur compris entre l'autoroute 25, la rue De Lorimier ou le boulevard De Lorimier si vous voulez, le boulevard Sherbrooke puis le boulevard Notre-Dame. C'était  
1680 une condition du décret : toute augmentation de capacité routière devait être compensée par un retrait de capacité routière ailleurs dans le secteur. Puis ça s'est, non seulement pas fait, on a construit Souigny. Il y a eu peut-être un retrait d'un axe de transport sur la rue Saint-Clément qu'on a débranché du réseau supérieur. Donc, on l'a fait passer de statut artériel à statut local, mais ce n'est pas une compensation en chiffre qui est équivalente à ce qui était augmenté sur  
1685 Souigny. Puis ce n'est certainement pas une compensation équivalente à ce qu'on prévoit avec ce nouveau projet-là.

1690           Donc, vous avez entendu les débits projetés pour le camionnage. C'est la même chose pour le débit en automobile. C'est en augmentation constante. Ce n'est pas en réduction. Le réseau est saturé à Montréal, dès qu'on ouvre une nouvelle infrastructure, bien ça devient aussi achalandé puis aussi saturé qu'ailleurs.

1695           Donc, dans ce cas-là, la ville de Montréal n'a pas fait ses devoirs, n'a pas fait le plan de suivi puis le plan de monitoring si on veut. En tout cas, il ne l'a pas rendu public s'il l'a fait. Il n'a pas publié les données qui étaient avant le décret de modernisation de Notre-Dame. Il n'a pas publié des données depuis. Il n'a pas donné de données non plus sur les capacités qui avaient été retirées.

1700           Je vais vous le faire valoir peut-être en plus de Saint-Clément, des saillies de trottoir, mais essentiellement ils ont été mis sur des rues locales. Ce n'est pas un retrait de capacité sur les axes est-ouest ça. Donc, c'est des retraits de capacité qui sont nuls. C'est des rues locales. Il n'y a pas de capacités routières qui sont calculées sur le réseau local.

1705           Ça, c'est le deuxième point. Donc, est-ce qu'on peut faire en sorte, est-ce qu'on va laisser, est-ce que nos institutions démocratiques comme le BAPE puis comme l'OCPM sont en mesure d'encadrer des stratégies d'acteurs qui veulent faire quelque chose pour lesquelles on aurait imposé des contraintes. Bien, on peut se demander légitimement s'ils ne sont pas en train de le contourner en faisant un projet, sans nommer un projet autoroutier, sans le nommer.

1710           On va vous dire que ce n'est peut-être pas une autoroute. On a entendu ça. Mais le design autoroutier qui est employé a été assez clair. Si vous regardez les normes de classification de rues puis de routes, c'est un design autoroutier. Donc, il n'y a pas d'entrée, pas de sortie, des hauts débits, une boucle autoroutière. Donc, on nous dit que ce n'est pas une boucle autoroutière, mais il n'y a pas de feux de circulation. Enfin.

1715           Regardez toutes les caractéristiques puis je pense que vous allez en venir assez vite à la conclusion que c'est une caractéristique autoroutière.

1720           Donc, est-ce qu'on est en train de développer une capacité routière, là où on nous avait interdit de le faire? En tout cas, interdit dans la mesure où on n'en tirait pas de la capacité dans les axes que j'ai nommés entre Sherbrooke puis Notre-Dame, il n'y a pas de plans qui sont proposés pour ça.

1725           Donc, la troisième chose. Je pense que le troisième point sur lequel je veux insister, c'est est-ce que nos institutions sont capables de répondre au défi des changements climatiques puis d'autres qui sont associés. On voyait encore aujourd'hui un rapport intergouvernemental qui parlait de la perte de biodiversité. Bien, ces phénomènes-là sont liés, sont liés à l'augmentation des capacités autoroutières, sont liés à l'augmentation des circuits  
1730           longs en transport.

              Donc, on produit du porc à Farnham puis on l'envoie en Chine pour être consommé. Ça fait en sorte qu'en moyenne nos aliments aujourd'hui qu'on consomme à Montréal sont d'une distance de plus que 5 000 kilomètres, je pense qu'on a calculé. Puis le modèle qu'on  
1735           nous propose bien, c'est ça, on poursuit ce développement-là.

              Donc, est-ce qu'on est capable de répondre à ça? On va nous dire qu'on va électrifier les transports, qu'on va faire toutes sortes de choses. On a eu les réponses tantôt. Mais à la fin de tout, c'est la même énergie. Donc, qu'elle soit électrique ou qu'elle soit d'une autre  
1740           technologie, c'est la même énergie qu'on va prendre puis qu'on veut continuer à allonger les circuits.

              Donc, ça prend de l'énergie. Ça prend une croissance d'utilisation d'énergie. Ça prend des barrages, ça prend de l'uranium, ça prend des terres rares, ça prend toutes sortes de choses pour faire croître ces circuits-là et faire croître aussi la production intensive, agricole que ça implique. C'est un modèle agricole qui est contributeur aux émissions de gaz à effet de  
1745           serre, puis c'est ça qu'on vise à entretenir. Parce que quand on a parlé aux gens du port, bien c'est ce qu'ils nous donnent comme exemple. On va envoyer des porcs en Chine puis on veut envoyer nos pois chiches partout sur la planète.

1750           Bon. La proposition qu'on vous propose, je pense, est peut-être la seule option pour ne pas tomber dans ces trois pièges-là puis ne pas faire en sorte que nos projets de développement, que les scénarios qui sont soumis se soustraient en fait aux obligations puis aux obligations qu'on a légales dans ce cas-là. Parce que c'est un décret gouvernemental,

1755 mais aussi moral, parce que les changements climatiques affectent tout le monde. On le voit avec les inondations, on le voit avec les feux un peu partout, la désertification. Je veux dire, au niveau de la santé publique c'est bien documenté, on a des livres qui paraissent presque à chaque semaine sur ces questions-là.

1760 Donc, pour clore, je pense que notre proposition est beaucoup plus raisonnable et beaucoup moins radicale qu'on pourrait la qualifier dans la mesure où c'est la seule option pour réduire les gaz à effet de serre puis améliorer l'environnement local en même temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

1765 Merci beaucoup. On a quelques questions. Je vais commencer par vous dire que votre projet de la production agricole serait sur une des parties du territoire, mais ce terrain est privé. Dans votre idée, qui acquiert le terrain, qui gère le terrain, qui fait la production?

**Mme PATRICIA GAGNON :**

1770 Bien, pour le moment, en fait on a travaillé beaucoup, mais finalement on a travaillé à plus une vision qu'on aurait aimé entendre il y a quelques mois et qu'on n'a pas entendue. Mais évidemment, on n'est pas capable, en tout cas, on n'est pas rendu là manifestement. Mais on se disait, c'est important d'avoir une vision qui imprime les lignes directrices vers lesquelles on s'en va. Ça fait que c'est sûr qu'en ce moment je ne serais pas capable de vous répondre précisément.

1775

**LA PRÉSIDENTE :**

1780 O.K. Merci.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

1785 Je pense qu'on peut très bien saisir votre logique de rapprochement de la production  
agraire dans votre concept de produits alimentaires en permaculture entre Dixon et Viauville,  
dans un sens écologique de rapprocher la production des consommateurs, donc Montréal.  
Mais dans votre perspective analytique, est-ce que vous avez aussi considéré que les  
1790 compagnies qui sont là actuellement sur ce territoire font exactement la même chose, dans le  
sens où ils se rapprochent du port de Montréal qui est leur interface pour minimiser les  
transports plus éloignés dans une perspective de développement durable. Donc, pour éviter  
du camionnage à travers la région métropolitaine, de se rassembler là à côté du port.

1795 Alors, comment vous jumeler ces deux visions, on va dire quand même  
environnementales, mais l'une semble contredire l'autre. Je voudrais juste vous entendre là-  
dessus.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

1800 Bien, en fait, si je peux me permettre de répondre, peut-être que Patricia elle  
complètera. Mais si on regarde le premier exemple d'entreprise qui a acquis un terrain dans ce  
secteur-là, c'est Ray-Mont Logistics. La production ou ce que va faire Ray-Mont Logistics c'est  
pour envoyer des pois chiches un peu partout dans le monde. Ce n'est pas pour prendre la  
production locale de Montréal puis l'envoyer à Montréal. Le port c'est une chaîne longue. Ça  
fait partie des acteurs, des longs circuits dans le monde. C'est leur objectif, c'est des  
1805 personnes gentilles, mais en fait l'objectif c'est d'augmenter la circulation. C'est d'augmenter  
les kilométrages parcourus.

1810 Puis les acteurs qui peuvent venir là, je veux dire, c'est du type de Ray-Mont Logistics  
puis quand on annonce un écoparc industriel, bien on annonce une industrie, on annonce des  
nouvelles industries qui vont participer à ces chaînes-là qui sont globales aujourd'hui.

Donc, les matériaux qui entreraient dans la composition, on n'a pas exactement  
d'entreprises qui sont nommées, mais on peut imaginer que les compositions, les matériaux  
qui viendraient entrer dans la composition des matériaux dans ces industries-là viendraient

1815 d'un peu partout sur la planète. Puis ils ne seraient pas distribués nécessairement à Montréal, ils seraient distribués partout sur la planète aussi.

C'est des industries comme ça, c'est des chaînes logistiques qui sont rendues comme ça. Donc, c'est des longs circuits puis c'est ça qu'on vise à encourager.

1820

**Mme PATRICIA GAGNON :**

1825 Puis si je peux compléter. Oui, mais c'était juste pour vraiment, c'est aussi que la façon dont a réfléchi aussi dans l'optique de l'établissement d'une vision, c'était dans l'établissement aussi d'une vision de végétalisation donc, un corridor vert et de l'agriculture bio intensive maraîchère. Encore là, c'est le début de notre réflexion sur ce volet-là. Mais c'est aussi, on a développé ça récemment, parce qu'en fait il est venu à nos oreilles des acteurs qui avaient plein d'idées et qui cherchent des opportunités en fait, mais qui cherchent d'abord aussi à être considérés.

1830

C'est difficile dans le modèle économique actuel de l'être comme d'autres acteurs le sont actuellement. Merci.

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

1835

1840 Dans votre mémoire vous parlez d'agriculture en vue de réduire les îlots de chaleur et même d'amener de l'approvisionnement local le plus court possible. Vous proposez de l'agriculture sur l'ensemble du terrain. Est-ce que la technologie des toits verts par exemple ne pourrait pas réussir, je veux dire à réconcilier une vision que vous avez de faire de la production agricole, de nourrir les gens qui sont proches et en même temps de contribuer au développement économique de la région et de réduire aussi les îlots de chaleur, et cetera, et cetera?

**Mme PATRICIA GAGNON :**

1845

En fait, oui. Mais l'exercice qu'on a fait c'est de le penser encore plus vert possible en regardant notamment la rediffusion de la série Les fermiers ces temps-ci. Monsieur Jean-Martin Fournier qui a écrit un bestseller en fait, sur la permaculture, puis aussi qui a fondé une ferme la Grelinette il y a déjà 15 ans puis qui en conduit une autre maintenant en association avec monsieur Paul Desmarais, donc un des grands acteurs du journal La Presse, qui justement s'est découvert un intérêt vraiment profond pour essayer de voir l'agriculture d'une autre façon.

1850

1855

Alors, dans son émission c'est quand même impressionnant de voir, mais c'est vrai que c'est un modèle complètement à l'envers de ce qui nous est proposé et qui pourrait vraiment produire de l'emploi local et d'une autre façon. Mais évidemment, on pourrait voir des bâtiments avec un petit peu comme ce que LUFA fait, mais il y aurait moyen aussi de contribuer à une fonction de végétalisation dans le secteur qui en a grandement besoin, dans l'est de Montréal. Puis c'est jusque-là qu'on voulait proposer la vision.

1860

**LA PRÉSIDENTE :**

1865

D'accord. Alors, on va être obligé de passer au prochain, mais je voulais juste terminer parce que vous l'avez écrit dans le mémoire et vous l'avez mentionné tout à l'heure, c'est très, très important de vous rappeler à tous et à vous que l'Office de consultation publique n'est qu'un tiers neutre dans tous ces débats. L'Office ne porte pas le message d'une personne ou d'une autre, et on n'a pas du tout la même fonction que le BAPE. Donc, très important de vous rappeler que nous sommes tiers neutre tout simplement à l'Office de consultation publique.

1870

Merci.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Merci.

1875

**LA PRÉSIDENTE :**

1880

Alors, j'appelle maintenant monsieur John Clarke.

**M. JOHN CLARKE :**

1885

Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

1890

**M. JOHN CLARKE :**

Madame la Présidente et les commissaires, merci beaucoup de m'avoir donné la parole ce soir. Je vais me limiter aux questions de bruit de ce projet, malgré que j'ai beaucoup d'autres craintes et soucis. Je me limite ce soir sur les questions de bruit.

1895

Je suis père, j'ai deux filles qui vont à l'école Saint-Clément. J'habite à Viauville. Je suis propriétaire et j'habite à Montréal depuis 25 ans. Et ce soir j'ai six commentaires à partager un peu dans la même ligne que le mémoire que je vous ai envoyé.

1900

Premier point. Le bruit de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dépasse déjà les limites de l'OMS, déjà aussi les limites disons de l'acceptabilité sociale. Selon une étude de bruit faite en 2014, on voit déjà que la population de Hochelaga-Maisonneuve est sujette au bruit qui dépasse 55 décibels en moyenne sur 24 heures. C'est beaucoup trop. Et le bruit a un impact important sur notre santé physique et mentale et sur notre capacité économique aussi.

1905

Le bruit en 2014 a souvent dépassé même les limites plus souples permises par le règlement sur le bruit adopté par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

1910

En plus, les limites de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve sont déjà beaucoup moins serrées que dans d'autres arrondissements tels que Rosemont-La-Petite-Patrie. Selon les règlements, le niveau de bruit maximal permis à l'extérieur d'une maison à Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est de 10 dba décibels, plus élevés qu'à Rosemont. Ça se calcule avec des calculs que je vous ai envoyés que c'est 10 fois plus sévère à Rosemont qu'à Hochelaga-Maisonneuve.

1915

Ça veut dire qu'on a plus le droit de faire du bruit ici qu'à Rosemont. Et malgré ça, le bruit est trop ici. C'est déjà dépassé les limites de l'arrondissement. Pourtant, quand nos élus nous disent que les règlements de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve sont parmi les plus serrés par rapport aux autres arrondissements.

1920

Ma famille veut profiter du beau temps dans notre cour et dans notre maison avec des fenêtres ouvertes. Mais il n'y a aucun repos de bruit, le matin, le soir et la fin de semaine nous sommes sujets au bruit de 55 dba et plus avec des fréquences très basses qui font vibrer les fondations de nos voisins. Nos voisins aussi nous disent qu'ils doivent fermer leurs fenêtres l'été, car le bruit est trop élevé.

1925

Donc, juste pour vous donner une petite anecdote. Aujourd'hui il y a une génératrice d'Hydro-Québec au coin de la rue qui s'est installée il y a, je pense, la semaine passée, jeudi. Ça fonctionne 24 heures sur 24 et le bruit, et j'ai mesuré ce soir, c'est de 78 décibels. Faites les calculs, vous allez voir c'est 400 fois plus la limite qui est accordée par la ville pour la nuit, 400 fois.

1930

Donc, pour moi c'est un exemple, puis c'est normal à Hochelaga. J'appelle à Hydro-Québec où je fais un commentaire, il n'y a personne qui revient avec une réponse. Le bruit est trop et on dirait que nos élus, les gens acceptent que le bruit soit comme ça et il n'y a pas moyen de corriger.

1935

1940

Deux. L'arrondissement a déjà démontré son incapacité à gérer des problèmes de bruit actuels. Le maire et ses collègues nous ont dit, le maire de l'arrondissement et ses collègues, nous ont dit à plusieurs reprises que la ville n'a pas la capacité de poursuivre les commerces pour les infractions de sons ou pour les dégâts environnementaux. Voici certaines de leurs réponses lors d'une conversation qu'on avait avec eux et avec des citoyens avec qui on avait discussion :

1945

« Il y a peu d'intervention possible »

« Il y a des limites à ce qu'on peut faire »

« Il n'y a pas de solutions magiques »

« La capacité de la ville n'est suffisante pour poursuivre ces commerces-là qui font trop de bruit »

1950

Et même si la ville réussit à gagner en cour, l'amende 200 \$ ou 600 \$ pour une infraction. Donc, pour un commerce qui fait des millions de dollars par année, payer une amende de 600 \$ à chaque infraction de bruit, il pourrait en payer toute sa vie. Il va payer puis il va faire le bruit. Ça ne dérange pas de payer les amendes. Ça, c'est si on le poursuit en cour.

1955

Donc, si déjà ici on trouve ça difficile, comment est-ce qu'on espère gérer le bruit d'un parc industriel?

1960

Point 3. La ville aurait pu prendre certaines mesures pour nous convaincre les citoyens de sa bonne volonté en lien avec le bruit engendré par le proposé écoparc industriel. Donc ici, et dans tout bon débat, il faut être capable de s'exprimer. Qu'est-ce qu'on peut faire pour me convaincre que je n'ai pas raison finalement. Vous avez déjà posé les questions aux gens, qu'est-ce que la ville pourrait me dire, aurait pu faire pour me convaincre du contraire. Je vous donne quelques exemples :

1965

On aurait pu créer un portrait sonore à jour qui montre le niveau de bruit actuel dans tout l'arrondissement afin que les citoyens puissent connaître les sources de bruit y compris celles qui dépassent déjà les limites;

1970           Rendre ces informations disponibles aux citoyens;

Et selon le maire encore de l'arrondissement, au niveau du portrait, c'est essentiel, surtout s'il y a des modifications à l'aménagement, car cela nous permettra de voir les écarts. Il est d'accord de faire ça, mais il ne l'a pas fait.

1975

On aurait pu installer la capture de son en permanence et partager ces données avec les citoyens de façon continue, comme sur les infos qu'on voit sur la qualité de l'air. C'est possible de faire ça. On n'a pas fait ça.

1980

On aurait pu communiquer de façon transparente des mesures de mitigation qui seront mises en place dans l'exécution du projet proposé et le niveau de bruit attendu une fois ces mesures mises en place.

1985

Donc, clarifier ce qui sera fait dans le cas où les mesures de mitigation ne suffiraient pas. En ce moment, on ne sait pas qu'est-ce qui va arriver. S'il y a un problème, si des camions font trop de bruit. Ils ont juste dit : « On pense que ça ne sera pas beaucoup plus de bruit. »

1990

Quatrième point. Malheureusement, des actions posées par la ville démontrent que le niveau de bruit ne sera pas engendré par l'écoparc industriel, ne la préoccupe pas. Donc, pas seulement qu'ils n'ont pas fait ce que j'aurais souhaité pour me convaincre. Ils ont fait presque le contraire.

1995

Le seuil cible retenu par la ville pour l'analyse acoustique de l'impact potentiel de l'écoparc industriel est de 55 dba, décibels, en moyenne sur 24 heures. L'étude ne spécifie pas le niveau de bruit maximal. C'est comme si on avait une limite de vitesse pour les autos

2000

qui dit : « En moyenne, vous pouvez vous promener à 50 kilomètres à l'heure. » Alors, quelqu'un qui stationne son auto la nuit, il pourrait faire 100 kilomètres à l'heure dans la zone de 55, parce que c'est une moyenne. Ça ne fait pas de sens. Ça a un sens pour une carte possiblement, mais pas pour les règlements. Et là, on n'a pas vu ces cibles-là. Ce que j'ai vu comme cible c'est 55 dba en moyenne sur 24 heures qui sera déjà très haut 55 dba, mais en moyenne sur 24 heures c'est... Oui, c'est bon. Je termine. Je boucle.

2005

Mais ce qui m'a plus dérangé c'est que la ville a complètement exclu Viauville dans son étude sonore. Pourquoi? Ça fait des années qu'on vous parle, pas moi, mais d'autres groupes qui vous parlent et qui viennent de Viauville. Même pas une *foot note* qui dit : « On va faire Viauville plus tard, viendra plus tard. » Non. Rien. Pas un mot et pas une analyse sur Viauville.

2010

Je termine très bientôt. Aussi, dans sa présentation le 12 mars, la ville n'a pas mentionné le fait que le port de Montréal va encore augmenter sa capacité de 250 000 camions par année bientôt. Ce n'est pas caché, mais on n'a pas dit. Ils disent qu'il n'y aura pas beaucoup plus de camions qui vont passer. Le bruit ne va pas être beaucoup plus. Mais après on lit puis on voit qu'il y aura une augmentation de capacité qui va se faire.

2015

Comment on peut avoir un côté, le bruit qui ne va pas beaucoup augmenter, puis de l'autre côté on va augmenter grandement la quantité de camions qui vont passer dans ce quartier?

2020

Cinq. La ville est très loin d'avoir à rassurer des citoyens qu'elle sera en mesure de gérer le bruit engendré par un grand projet industriel.

2025

J'ai la forte impression que les élus, les fonctionnaires de la ville, malgré leurs bonnes intentions, ne voient que le côté de la croissance économique potentielle et qui banalisent les coûts écologiques et l'impact négatif sur la santé publique. Et le ternissement de l'image de Montréal que cette croissance, entre guillemets, va amener dans une des parties les plus défavorisées de la ville.

2030 Et dernier point. Donc, afin de prioriser la santé, les êtres humains et l'environnement,  
la ville devrait renoncer à ce projet qui suit un modèle de croissance économique dépassée.  
Qui suit un modèle de croissance économique dépassé. J'exhorte nos élus à imaginer une  
vision du monde qui ne poursuit pas la croissance économique à tout prix. Investissons à  
réduire le bruit. Introduisons les zones calmes et les périodes calmes. Imaginons un avenir  
2035 dans 25 ou 30 ans où nous qui suivons nous serons reconnaissants par ce que nous avons  
accompli pour la santé physique et mentale de la population de Montréal.

Je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

2040 Merci beaucoup. On a sûrement quelques petites questions. Je voulais juste, pour  
nous informer qui ne sommes pas de la région, du secteur plutôt. Vous nous parlez de  
l'importance à faire les analyses du niveau sonore. Mais selon votre expérience de citoyen,  
pour vous les sources les plus importantes c'est le port, c'est les camions, c'est les  
2045 commerces, c'est les industries? Votre expérience à vous.

**M. JOHN CLARKE :**

2050 Oui, merci beaucoup. Donc, mon expérience personnelle et celle de mes voisins, je  
dirais qu'il y a deux grandes inquiétudes, deux grandes sources de bruit pour nous à ce  
moment-là où j'habite à Viauville, un c'est la buanderie qui est à côté de chez nous, qui fait du  
bruit, qui dépasse les limites de la ville. Ça, c'est un. Et c'est des fréquences qui sont très  
basses. Donc, avec les mesures qu'on prend avec des sondes normales, on ne capte pas  
tout. En fait, on dit dba c'est qu'on a enlevé des fréquences qui sont basses, qui font vibrer des  
2055 maisons. Même dans les outils de mesure, il faudrait que ça soit adapté. Ça, c'est une source.

L'autre source c'est le port de Montréal. Je suis loin du port de Montréal. Je suis  
presque rendu au stade olympique, entre le stade olympique et le port de Montréal. Donc, à la

2060

maison on l'entend et le bruit de, c'est sûr, les camions qui sont sur la rue Notre-Dame on les entend. Ma femme elle dit juste l'autre jour, elle prenait sa bicyclette pour aller au centre-ville, elle dit « c'est épouvantable le bruit qu'elle entend lorsqu'elle prend sa bicyclette pour aller au centre-ville ». Mais c'était le bruit du port. Ça, c'est du camionnage. Ce n'est pas Notre-Dame qui faisait du bruit, c'était l'autre côté.

2065

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Merci.

2070

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Nous avons mis sur le site de l'OCPM une étude sonore commandée par la Ville de Montréal, toute fraîche, qui catégorise des zones calmes, dites calmes, des zones intermédiaires et des zones bruyantes. Sachant que, vous avez raison 55 décibels c'est la moyenne acceptée, 45 la nuit, en moyenne toujours, que le maximum que la SCHL prescrit c'est 75 décibels au-delà c'est invivable. Est-ce que vous avez consulté étude?

2075

**M. JOHN CLARKE :**

C'était quand on a mis ça?

2080

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

C'est très récent. C'était il y a deux semaines. Dès que c'est sorti, nous l'avons mise tout de suite.

2085

**M. JOHN CLARKE :**

Oui, j'ai vu. Oui.

2090 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Alors, il y a des annexes là-dedans qui vont beaucoup vous intéresser quant aux décibels maximum. Parce que vous dites que, des maximums et des moyennes c'est différent. Alors, je vous propose de consulter l'étude.

2095

**M. JOHN CLARKE :**

Donc, vous êtes en train, juste pour que je comprenne, vous êtes en train de dire que j'ai manqué certains bouts de ce rapport-là qui parle de maximum.

2100

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Mais l'avez-vous vu, c'est ça ma question. L'avez-vous consulté l'étude ou non?

2105 **M. JOHN CLARKE :**

Oui. Bien, il y a certaine annexe que j'ai consultée, puis notamment aussi un annexe qui était, qui disait : « Voici les règlements de l'arrondissement. » Mais ce n'était pas l'arrondissement de Hochelaga-Maisonneuve, c'était l'arrondissement de Rosemont.

2110

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Non, ce n'est pas la même étude, alors.

2115

**M. JOHN CLARKE :**

O.K. Donc, on parle de deux choses différentes. Donc, je n'ai pas vu...

2120 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

D'accord. Alors, vous pouvez la consulter, elle est là.

2125 **M. JOHN CLARKE :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2130 C'est beau. On a toutes vos informations. Je vous remercie beaucoup.

**M. JOHN CLARKE :**

Merci.

2135

**LA PRÉSIDENTE :**

Et puis maintenant, nous allons appeler monsieur Gaston Bérubé.

2140 **M. GASTON BÉRUBÉ :**

Oui, bonsoir, Madame la présidente, Messieurs les commissaires. Merci de me recevoir. Ce que je vais vous lire c'est plus les sentiments plus personnels. C'est mes craintes, mes appréhensions.

2145

Alors, moi je suis Gaston Bérubé. Je suis résident du quartier Guybourg depuis 38 ans. Au long de toutes ces années j'ai eu beaucoup, beaucoup de mauvaises expériences avec la

compagnie GE, Mabe entre autres, mais aussi avec l'ancienne administration de mon arrondissement.

2150

Permettez-moi d'avoir des craintes et appréhensions au sujet de la compagnie Décathlon et l'implantation de ce fameux écoparc. Si j'ai bien compris le sens de leur plan chez Décathlon, il va y avoir 12 débarcadères pour chargement de camions légers. C'est quoi pour eux légers? Même s'ils me disent qu'il n'y aura pas d'occupations complètes de ces places.

2155

Deux ans auparavant je faisais du porte-à-porte avec pétition pour une pétition suffisamment forte avec les membres de Projet Montréal afin d'avoir un OCPM pour contrer l'implantation de la Cité de la logistique, appuyé par l'ancienne administration. Présentement, j'ai l'impression de revenir à la case départ. Comment expliquer le revirement de cette administration lorsqu'on s'est battus contre un projet qui a porté à son lot de pollution de l'air, bruit excessif, poussière, trafic intense de camion et autres effets négatifs.

2160

Nous savons qu'il y a des études qui démontrent que l'espérance de vie dans l'est de Montréal est de neuf ans en moins que le secteur ouest de Montréal. Notre apport: portrait, diagnostic décembre 2018 du REI Guybourg Longue-Pointe nous présente qu'il y a beaucoup de problèmes de santé et d'hospitalisation chez les enfants en très bas âge et aussi chez les aînés ainsi que les gens en général. Tout cela relié à tous ces éléments ci-haut mentionnés.

2165

Je vous avoue sincèrement que je me sens délaissé par l'administration Projet Montréal et notre arrondissement pour ce qui est du bien-être de la santé de ses citoyens. Le seul bien-être que la ville pense présentement c'est le bien-être économique et développer à tout prix cette zone. Au lieu d'appeler ce projet écoparc, on devrait plutôt dire parc économique industriel portuaire.

2170

2175

Avec le prolongement de Souigny et l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame et la construction d'un viaduc pour le port de Montréal, selon moi ne diminuera pas le trafic du camionnage au contraire. Car présentement la seule donnée que nous avons c'est plus ou

2180 moins le nombre de déplacements de camions du port de Montréal. On dirait que tout semble être fait pour développer le port, le fameux développement du port de Montréal.

2185 Dans la vision du port de Montréal, ils veulent fermer l'entrée de Viau. Je pense que tout le camionnage en provenance du secteur ouest Notre-Dame et autres artères n'auront pas le choix, soit d'entrer par Bossuet ou par Boucherville. Donc, achalandage sur Notre-Dame, plus de bruit et nuisance, pollution d'air, poussière dans notre secteur, le quartier Guybourg ainsi que dans le quartier Haig-Beauclerk.

2190 Je demande donc à la Ville de Montréal ainsi qu'à mon arrondissement de connaître et nous fournir le nombre le plus précis possible des mouvements de camions et autres types de véhicules pour les compagnies suivantes qui circulent sur Notre-Dame et dans cette zone : CGC, Hunt Refrigeration, Transport Lafrance, SAQ, STM, le nouveau garage; clos municipal Dixon et Souigny, Bell, Molson, chargement et entrepôt, Grue JM Francoeur, Signalisation Express, ALB Plus, Maersk, Terminal Norcan, Catelli, Aliments Ronzoni Canada, Proceco, Montréal Marine and Rail Services, UAP, base militaire, station-service Irving Montréal 24, 2195 Vitrierie Paul Olivier, Décathlon.

Beaucoup de ces entreprises ne sont pas connectées avec le port de Montréal et cela fausse considérablement les données.

2200 Après avoir récolté toutes ces données, nous aurons au moins une bonne vue d'ensemble du trafic par le camionnage et des autres types de véhicules. Beaucoup de ces industries fonctionnent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

2205 Je constate que le dépliant consultation publique sur le secteur l'Assomption Sud-Longue-Pointe pourrait porter à confusion. Car pour moi zone portuaire c'est la zone du port seulement. On pourrait peut-être l'appeler la zone sud Notre-Dame. Car je pense que la majorité de ces entreprises ont leur porte d'entrée sur Notre-Dame.

2210 Il y a d'autres joueurs que nous ne parlons jamais ou presque, CN, CP. Les convois ferroviaires apportent aussi leur lot d'inconvénients et je pense que nous devons en parler aussi.

2215 Je ne suis pas contre le développement de cette zone, mais présentement je considère qu'il y a beaucoup d'éléments manquants et vous avez constaté comme moi lors des deux rencontres antérieures que la ville nage dans le brouillard, car beaucoup de questions, sinon la majorité n'ont pas reçu de réponses claires et précises.

2220 Plaçons un peu d'humour dans notre conversation et laissons notre imaginaire s'ouvrir. Vous membres de l'OCPM, vous observez vers le bas, imaginez-vous un beau grand lac avec une grande embarcation avec à son bord tous les joueurs économiques de ce projet : Ville de Montréal, arrondissement, port de Montréal; gouvernement provincial et fédéral; STM et autres joueurs. Et tous ces joueurs ont tous entre leur main des cannes à pêche et sous le niveau de l'eau au bout de leur ligne, des hameçons chargés d'un semblant de piste cyclable, quelques arbres, un peu de gazon et quelques autres objets tape-à-l'œil. Eh oui, je me sens comme un poisson. Devons-nous mordre à ces hameçons que l'on nous tend pour accepter ce projet.

2225 Ce n'est pas avec ces peccadilles que nous allons améliorer la qualité de l'air ainsi que notre qualité de vie et le futur de nos enfants et petits-enfants.

2230 En ce qui nous concerne plus précisément ainsi que peut-être, je dis bien peut-être, tous les résidents de l'avenue Rougemont et possiblement le quartier Guybourg, c'est l'implantation de la compagnie Décathlon et de tout ce que cela implique.

2235 Lors de la présentation du 12 mars dernier, j'ai discuté sommairement avec des représentants de Décathlon. Ils me donnaient l'impression d'être ouvert à la discussion. Ça fait que je leur ai alors exprimé une suggestion d'organiser une rencontre dans leurs locaux en invitant tous les citoyens de Guybourg et spécifiquement les résidents de l'avenue Rougemont, qu'ils soient locataires ou propriétaires. Nous avons reçu une lettre de Décathlon nous informant qu'ils veulent bien nous inviter lorsque les travaux seront complétés.

2240 Personnellement, je préférerais avoir cette rencontre avant, car après nous serons mis devant le fait accompli.

2245 Beaucoup d'administrations antérieures ont développé de beaux projets pour le centre-ville et le secteur ouest. Je me pose sérieusement des questions sur la capacité de cette administration à gérer des dossiers cruciaux et vitaux pour la sécurité de la population et de son bien-être.

2250 Souigny s'avère être une porte d'entrée importante pour Montréal autant que la descente du pont Jacques-Cartier et l'autoroute Bonaventure. Qu'avons-nous comme présentation de bienvenue? Un ancien incinérateur désaffecté, des bâtiments qui appartiennent à la ville qui sont presque en décrépitude, un clos de voirie en ville. On devrait installer un placard de bienvenue disant: « Bienvenue dans la zone des laissés-pour-compte. »

2255 La majorité des décideurs sinon la totalité ne vivent même pas dans notre secteur soit Guybourg ou Haig-Beauclerk. Alors, pour ces gens subir pollution de l'air, pollution de bruit, poussière, pollution visuelle, problème de santé et bien d'autres inconvénients encore sont les derniers de leurs soucis.

2260 Toute la discussion qui découle présentement autour de ce projet tend à démontrer que c'est seulement un point de vue économique, industrielle et portuaire. Toutes ces entreprises veulent voir leur croissance monter, et c'est normal. Mais en même temps la santé des citoyens va-t-elle être inversement proportionnelle c'est-à-dire en diminuant?

2265 La Ville de Montréal annonce un beau projet au-delà de 40 millions pour le réaménagement de l'avenue McGill College, encore dans le secteur ouest. Et nous, nous devons ramasser quoi exactement, la merde. Tous les inconvénients que l'ouest ne veut pas voir dans leur cour?

2270 Dans ce projet il n'y aucun développement résidentiel d'envergure afin de donner le goût à des gens de venir s'établir chez nous et y rester. Beaucoup d'entre vous vont penser que je vois que du négatif, et bien parfois il doit y avoir des personnes qui doivent vous mettre sur le nez les vraies choses. Souvent on dit que dans tout négatif il peut y avoir du positif. Tout dépendant si on veut le voir.

2275 Je vous remercie d'avoir pris le temps d'écouter mes craintes et doléances. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2280 Merci beaucoup. Je vais vous demander, juste pour nous éclairer nous les commissaires, puisque vous connaissez bien votre milieu de vie. Est-ce qu'il y a des choses spécifiques que vous avez déjà imaginé pour améliorer la qualité de l'air, la qualité sonore dans votre milieu?

2285 **M. GASTON BÉRUBÉ :**

Sonore, ça va être difficile.

**LA PRÉSIDENTE :**

2290 Ou la qualité de l'air?

2295 **M. GASTON BÉRUBÉ :**

Non. Parce que moi, honnêtement où je demeure, je suis accoté comme on dit, le nez accoté avec ce qui était Mabe. Puis je suis peut-être à même pas 500 pieds de la rue Notre-Dame. Donc, moi c'est bruit constant, constant, constant, même assez que là, présentement

2300 depuis un certain temps, je ne sais pas si les camionneurs font exprès. Ils montent sur ma rue. Un 45 pieds qui monte sur ma rue, il a toutes les misères du monde à virer au coin. Ce n'est pas supposé.

**LA PRÉSIDENTE :**

2305 Alors, vous voyez les comportements délinquants des camions sur des rues qu'ils ne devraient pas être?

**M. GASTON BÉRUBÉ :**

2310 Bien non, bien non, bien non. T'sais, puis le quartier malheureusement, de la manière que nous on est réellement enclavés, on pourrait quasiment dire qu'on est une petite bourgade, tout comme Haig-Beauclerk. Parce que nous on n'a pas beaucoup de porte de sortie, soit c'est Cadillac qu'on monte ou bien ça va être Dixon. Mais là, si Dixon va être coupé  
2315 éventuellement, alors ça va être quoi. On va juste avoir Cadillac.

Puis le développement au niveau construire d'autres propriétés, oublions ça. Il y a peut-être une ou deux emplacements, puis encore. Alors, le développement, on ne peut pas dire que le développement économique va aider au quartier comme tel. Parce que je ne vois  
2320 pas, à l'heure actuelle le territoire est quasiment complet, à moins que du niveau de Haig-Beauclerk ou bien peut-être un petit peu plus à Clarence-Gagnon, il y a des sons de cloche qui disent que peut-être la compagnie Columbia viendrait à fermer. Mais là, est-ce que la ville achèterait les terrains ou bien que c'est l'armée qui va vouloir prendre ça aussi. Ça, c'est une autre affaire.

2325 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, je vous le demandais juste pour nous outiller nous les commissaires, qu'est-ce qu'on peut proposer.

2330 **M. GASTON BÉRUBÉ :**

Parce que dans mon quartier il n'y a pas beaucoup de dynamique. On a quoi, une, deux, on a trois dépanneurs puis une petite épicerie à peine... c'est réellement minime. Tout ce qu'on avait, on avait déjà une Caisse populaire, elle est fermée. Il y a plein de choses qu'on avait puis tout est parti, bonjour. On élimine.

2335

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Bien, je vous remercie beaucoup.

2340

**M. GASTON BÉRUBÉ :**

C'est parfait.

2345

**LA PRÉSIDENTE :**

On a votre témoignage.

2350 **M. GASTON BÉRUBÉ :**

2350

Merci.

2355 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais appeler maintenant madame Marjolaine Boutin-Sweet et madame Catherine Roy Goyette.

2360 **Mme MARJOLAINE BOUTIN-SWEET :**

Il est tard, on est les dernières. Alors, on va essayer de faire ça vite. Bonsoir, Madame, Messieurs, en tant que députée fédérale je suis heureuse de pouvoir témoigner ce soir, parce que dans le secteur dont on parle ici, il y a quand même plusieurs infrastructures fédérales. Il y a non seulement le port de Montréal, mais il y a le CN, et il y a la base militaire de Longue-Pointe.

2365 Mais ce soir on va se concentrer sur les actions qui concernent le fédéral et le projet routier en particulier. On n'ira pas dans les autres champs d'intérêt.

2370 Je pense que c'est important de prendre le temps de bien planifier et ça, je l'ai vu quand il y avait de plus en plus de citoyens et citoyennes qui venaient à mon bureau avec des craintes au sujet du viaduc qui allait se construire près des résidences. Donc, ça m'a fait comprendre que c'est important de vraiment prendre notre temps puis de bien planifier puis de consulter tous les acteurs qui sont impliqués.

2375 Moi, mon travail de député je le considère en partie comme étant un lien entre la population que je représente et le gouvernement fédéral. Et c'est pour ça que j'ai accepté de parrainer une pétition citoyenne et cette pétition-là demandait au port de Montréal et au ministère des Transports d'évaluer différents scénarios pour le lien routier en question, entre le port et le réseau routier supérieur.

2385 Ça d'ailleurs, ça s'inscrivait dans une démarche qu'on avait déjà commencée au bureau. On avait fait une étude qu'on a publiée et vous avez la référence dans le document qu'on vous a présenté, ça s'intitule « Une fenêtre sur le fleuve ». Et dans cette étude-là on a consulté, en fait c'est une revue de la littérature sur les bonnes pratiques entourant les relations port-ville dans le monde. Alors, on a trouvé plusieurs exemples intéressants. Et suite à ça, on a avancé quelques idées pour l'amélioration de la cohabitation port-ville.

2390 D'ailleurs, j'aimerais remercier les dirigeants du port de Montréal pour leur collaboration continue dans ce dossier-là.

2395 Le but de notre présentation aujourd'hui qu'on va se partager peut se résumer en cinq points. Le premier point c'est d'inclure le gouvernement fédéral comme partenaire dans la recherche de solutions aux contraintes présentes. On veut aussi contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de Hochelaga évidemment. Maximiser la protection environnementale, assurer la fluidité des transports, des personnes, des marchandises et puis tirer la meilleure partie possible des fonds, des terrains et des infrastructures publiques de ce coin-là.

2400 Maintenant, ma collègue Catherine Roy Goyette va vous expliquer plus en profondeur les propositions qu'on a mises dans notre rapport. Merci.

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

2405 Alors, merci. En fait, on voit la réorganisation actuelle du territoire Assomption Sud-Longue-Pointe, comme en fait une opportunité, une opportunité pour bien faire les choses parce que les développements qui seront réalisés dans les prochaines années vont avoir un impact pour les prochaines décennies, au moins pour les 50 prochaines années. On l'espère tout le moins. Parce qu'on construit des infrastructures de cette ampleur-là.

2415 En fait, nos propositions vont toucher trois éléments. Évidemment, relier le port, le réseau routier du port de Montréal au réseau routier supérieur. Mais ensuite de ça, évidemment l'amélioration de la qualité de vie. Donc, pas seulement le maintien de la qualité de vie des citoyens, mais l'amélioration, toujours dans l'optique où on voit le développement comme une opportunité. Et finalement, la protection maximale des environnements, donc des terrains qui sont en voie de renaturalisation.

2420 Comme Marjolaine l'a dit précédemment, il apparaît impératif que le gouvernement fédéral particulièrement via Transport Canada soit davantage impliqué dans le développement

du projet. On sait qu'en ce moment la ville et le MTQ ils sont très actifs. On pense que Transport Canada est un joueur manquant qui doit être autour de la table.

2425 Dans la proposition qui vous est présentée à l'écran que j'aborderai un peu plus tard, en fait avant de l'aborder, je vais me tourner vers l'ouest pour nous permettre de redévelopper l'est. Tel que vous avez vu dans le rapport qu'on a présenté, qu'on vous a présenté un peu plus tôt, on propose en fait, le gouvernement fédéral est propriétaire d'énormément de terrains dans l'ouest de l'île, particulièrement autour de ce qui sera le point terminal du REM.

2430 Et évidemment, ces terrains-là sont soumis à beaucoup de pression spéculative et le gouvernement fédéral sera éventuellement amené à la vente de ces terrains-là qui généreront énormément de profits. Et nous le pensons extrêmement stratégique que ces profits-là soient réinvestis là où les activités portuaires se déroulent actuellement, c'est-à-dire chez nous dans l'est.

2435 Donc, comment ces profits-là devraient être réinvestis par le gouvernement fédéral? Premièrement, dans le document de la ville on entend parler beaucoup d'incohérence le long de Notre-Dame, et je pense que plusieurs témoignages ce soir y faisaient référence également. Donc, on suggère que le gouvernement fédéral acquière les terrains au sud de  
2440 Notre-Dame pour permettre de travailler avec le MTQ et la ville pour élaborer une trame d'aménagement cohérente le long de Notre-Dame.

2445 Ensuite, évidemment dans la proposition qui vous est présentée aujourd'hui, en fait on propose de prioriser le secteur Dixon Viau qui nous permettrait d'élaborer le lien routier non pas le long des habitations tout près de Viauville, mais bien le long du prolongement de l'Assomption, ce qui permettrait évidemment de rejoindre deux éléments, soit d'avoir un lien, donc un viaduc construit le plus loin possible des résidences autant celles de Viauville que de Guybourg. Merci Marjolaine. Et finalement, de protéger un maximum de terrains en friche, en  
2450 voie de renaturalisation, particulièrement dans le sud proche de Notre-Dame, en ce qui a trait au lien routier portuaire.

2455 Deuxième élément, qui je pense a été beaucoup abordé ce soir par plusieurs témoignages de citoyens, c'est le malaise face à la boucle autoroutière qu'on souhaite développer à l'intérieur du boisé Steinberg, particulièrement dans un milieu humide reconnu par Canards Illimités Canada. Donc, en fait on estime que cette boucle-là en fait coûtera très cher de manière financière, mais aussi au niveau environnemental.

2460 Donc, dans le document présenté par la ville, on nous informe que cette boucle-là a été prévue principalement à cause de l'incapacité de produire des passages à niveau par rapport à l'antenne ferroviaire Longue-Pointe. Donc, on propose que le gouvernement fédéral, dédommage le CN pour déplacer la gare de triage plus à l'est, donc à l'est du prolongement l'Assomption, ainsi que son viaduc qui apparaît particulièrement trop bas, comme vous le savez probablement est l'objet de plusieurs collisions dans les dernières années, mais également dont l'emprise est assez étroite et ne permettra probablement pas le  
2465 développement du réaménagement de la rue Notre-Dame avec le projet entre autres d'y installer un tramway.

2470 Donc, on constate que cette infrastructure ferroviaire là devra probablement faire l'objet d'un réaménagement également. Donc, on profiterait du momentum qu'on a actuellement pour faire les aménagements dès maintenant.

2475 Finalement, avec le déplacement de la gare de triage à l'est du prolongement de l'Assomption, ça nous permet de dégager une bande verte le long des habitations Viauville qui pourra être utilisée évidemment comme zone tampon, zone de reverdissement et qui pourrait être entre autres utilisée par la ville de Montréal pour développer une piste cyclable qui permettrait de relier la rue Notre-Dame jusqu'au nord et jusqu'au parc Maisonneuve, puisque l'ancienne ligne ferroviaire se rend pratiquement jusqu'au parc Maisonneuve.

2480 Alors voilà, on est très conscientes que la plupart de nos propositions s'adressent davantage au gouvernement fédéral qu'à la ville de Montréal. Cela dit, on espère que la ville reprendra ces propositions pour en faire des demandes claires auprès du ministre des Transports. Alors, voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

2485

Merci beaucoup. C'était très clair. On avait bien lu tout ça.

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

2490

Moi je voudrais juste savoir, vous faites référence au début d'un documentaire que vous avez produit sur la question, est-ce qu'il est visible, disponible quelque part?

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

2495

En fait, c'est un lien à l'intérieur de l'étude. Alors, c'est une étude qui s'appelle « Une fenêtre sur le fleuve », c'est de celle-là que vous parlez?

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

2500

Oui.

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

2505

Donc, le lien Web fonctionne, mais il est également disponible sur le site Web de Marjolaine.

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

2510

O.K. Merci.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

2515

Alors, avec les ressources que vous avez, généralement on demande toujours aux politiciens de chiffrer leur promesse. Donc, la bande d'expropriation industrielle au sud de Notre-Dame, le déplacement de la cour de triage ferroviaire et les autres acquisitions, avez-vous un estimé à offrir quant au coût de ces investissements majeurs?

2520

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

En fait, on n'a pour l'instant aucun chiffre. Les terrains envisagés sont d'une superficie similaire à ceux qui seront éventuellement cédés, vendus au centre-ville. Sachant que le prix des terrains au centre-ville est beaucoup plus élevé que ceux dans le secteur concerné. On peut estimer qu'il y a une équivalence. Par ailleurs, évidemment comme vous l'avez dit avec les ressources dont on dispose c'est des données qui seront éventuellement à être produites et c'est des données qui pourront être facilement demandées au gouvernement fédéral lui-même.

2525

2530

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Merci.

2535

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien, je vous remercie beaucoup. On approche de la fin de cette première séance. J'ai plusieurs informations à communiquer. Mais avant tout je demanderais à la Ville si vous avez besoin de rectifier des faits? C'est votre droit de rectification. On vous écoute pour les rectifications.

2540

**M. DANIEL BEAULIEU :**

2545 Bonsoir, Madame la présidente. Daniel Beaulieu, ville de Montréal, service de l'urbanisme et de la mobilité.

2550 On a entendu plusieurs fois ce soir sans que je nomme un groupe ou l'autre le mot « autoroute ». Donc, je répète qu'on a présenté un projet de boulevard urbain dont le gabarit est quand même assez restreint. C'est beaucoup plus petit par exemple que ce qu'on a fait au centre-ville avec le boulevard Robert-Bourassa par exemple. Donc, c'est un boulevard ni plus ni moins.

2555 Peut-être en commençant par la fin au niveau de la présentation de madame Boutin-Sweet et de madame Roy Goyette. Il y a quelque chose que je n'ai pas tellement compris, l'axe tel qu'on l'a placé sur le plan qu'on a présenté est le plus à l'est possible des terrains qui appartiennent actuellement à Ray-Mont Logistics. Donc, si on propose d'ajouter une gare de triage entre le boulevard et les terrains qui sont là, c'est qu'on rapproche le boulevard de Viauville, donc on augmente le bruit dans Viauville et on augmente le bruit dans Guybourg, parce qu'on rapproche la gare de triage de Guybourg.

2560 Donc, je n'ai pas tellement compris l'objectif de ce point-là. Je voulais juste rectifier les faits un petit peu là-dessus.

2565 Au niveau de l'intervention du Collectif du Ruisseau Molson, madame Clermont, monsieur Gagnon. J'ai cru comprendre la mention qu'il n'y avait aucun plan pour les transports actifs. Je ne sais pas si j'ai bien cité ou j'ai bien noté. Mais on a pourtant présenté le prolongement de la piste Souigny qui fait partie du décret Notre-Dame d'ailleurs. Le prolongement de la piste, bien la création d'un corridor cyclable tout le long de l'Assomption qui vient se brancher avec l'autre projet de la ville, qui est un projet à part du projet l'Assomption, mais qui va se faire sur Pierre-de-Coubertin. Donc, il y a vraiment un beau maillage des liens de transport actif qui va se faire, plus un lien piétonnier séparé du boulevard tout le long de l'Assomption jusqu'à Notre-Dame. Donc, je voulais ramener ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2575

D'accord.

**M. DANIEL BEAULIEU :**

2580

Autre point, toujours dans la même intervention. On a parlé d'intersection à haute vitesse que ne comprends pas. Notre-Dame est à 60 kilomètres/heure en ce moment. Il va peut-être rebaisser, c'est à voir. Et l'autre intersection c'est l'Assomption Hochelaga qui est à 50 ou 40 kilomètres/heure selon l'axe.

2585

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**M. DANIEL BEAULIEU :**

2590

C'est tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

2595

Merci. Alors, merci à tous et à toutes pour vos interventions. Merci d'avoir assisté à cette première séance d'audition. Alors, la commission commencera son analyse dès que toutes les séances d'audition seront terminées. Nous en avons deux demain, une en après-midi et une en soirée.

2600

Ensuite, nous rédigerons notre rapport. Je vous rappelle qu'il sera remis à la présidente de l'Office, qui l'enverra ensuite à la mairesse. Le rapport sera normalement rendu

public dans les 15 jours qui suivent. Ça sera vers la fin de l'été. Par la suite, je vous rappelle que les décisions à prendre appartiennent aux élus municipaux.

2605

Toute la documentation relative au projet demeure accessible en tout temps sur le site Internet de l'Office et nous y ajoutons régulièrement des documents incluant la transcription de la présente séance d'audition et de celles à venir. Et aussi bon, tous les liens pour les documents qui sont utiles.

2610

Enfin, je vous informe pour ceux et celles qui souhaiteraient encore nous faire part de leurs opinions, que vous pouvez toujours le faire en ligne sur la page de l'Office, sur la page de la consultation de l'Assomption Sud-Longe-Pointe en cliquant sur le bouton « donnez votre opinion en ligne ». Et vous pourrez dans un court texte envoyer votre opinion sur diverses thématiques qui ont été mises en ligne donc sur le site de l'Office.

2615

Alors, c'est ce qui conclut nos travaux pour ce soir. Je vous remercie de votre attention, de votre présence, de votre participation, c'est vraiment important. Et puis nous, pour ceux qui le veulent bien, on recommence demain à 13 heures.

2620

Merci.

## **AJOURNEMENT**

2625

\* \* \*

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie 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.

2630

*Cindy Lavertu*