

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

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

ASSOMPTION SUD-LONGUE-POINTE

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 24 avril 2019, 13 h
Plaza Antique
6086, rue Sherbrooke Est,
Salle Apollo-Zena
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 24 AVRIL 2019

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

M. Charles Bergeron - Conseil régional de l'environnement de Montréal	4
Mme YTacine Boumghar - CÉPROQ, M. Bruno Ponsard, M. Patrick Benoist - IRBV	14
Mme Yamina Sekhri	
Mme Diane Beaudet, M. Léo Lavoie - CSDM	25
M. Daniel Chartier	31
Mme Maude Landreville, Dr Patrick Morency - DSP Montréal	41
M. Michel Leblanc Chambre de commerce de Montréal métropolitain.....	54
Mme Laure Goulet Chevalier	65
Mme Christine Fréchette, Mme Daphnée Ferguson - Chambre de commerce de l'Est de Montréal.....	70
M. Jérémy Hamel.....	82
M. Nicolas Gagnon et M. Gabriel Dufour - COMAC.....	90
Mme Véronick Raymond	96

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonjour tout le monde ! Je vous souhaite la bienvenue à cette séance d'audition de l'Office de consultation publique de Montréal. La séance va se dérouler en français, mais comme vous le savez, les gens qui voudraient s'adresser en anglais peuvent le faire.

10 Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal, que vous connaissez aussi sous l'acronyme 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 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 sont ici à l'entrée et pour l'organisation logistique de cette journée.

20 Je vous informe que l'assemblée d'aujourd'hui est enregistrée et sonorisée par CSL Location. L'ensemble des propos qui seront tenus seront transcrits par madame Louise Philibert, sténographe. Les transcriptions écrites seront consultables dans les prochains jours sur le site de l'Office et en version papier aux bureaux de l'Office aussi.

25 Nous saluons les représentants de la Ville et de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve présents avec nous dans la salle. J'en profite pour préciser que ceux-ci n'ont pas de vocation à intervenir, sauf en dehors du droit de rectification qu'ils peuvent faire usage en fin de séance.

30 Alors, quelques mots maintenant sur la consultation. 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.

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

40 Pour ce qui est de la consultation qui nous réunit, le conseil municipal de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique le 4 juillet 2018 afin que l'on tienne une consultation publique sur la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe. Il est précisé dans la documentation de la Ville que ce mandat vise à soumettre au débat l'approche préconisée par la Ville en matière d'attraction de nouvelles entreprises en milieu urbain dense, tout en respect des principes de développement durable et d'une saine cohabitation avec les milieux résidentiels et bonifier la vision, les orientations de développement
45 économique ainsi que les orientations d'aménagement proposées.

50 Un document de vision de 60 pages intitulé : *Écoparc industriel de la grande prairie*, document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe a été transmis en janvier 2010 à l'Office. Ce document, ainsi que la documentation relative à la consultation ont été mis à la disposition du public sur le site internet de l'Office à partir de février 2019 et sont aussi consultables en version papier dans les bureaux de l'Office.

55 La première partie de notre consultation a eu lieu les 12 et 14 mars 2019 ici même avec la tenue d'une séance d'information au cours de laquelle vous avez pu obtenir de l'information sur le projet. Aujourd'hui, pour cette seconde étape, il est temps pour les personnes qui se sont inscrites préalablement de faire part aux commissaires de leurs opinions, préoccupations et commentaires sur la vision mise au jeu.

60 Il y aura en tout trois séances. Il y en a eu hier soir, une séance; cet après-midi, il y en a une; et ce soir, il y en aura une troisième. Les opinions écrites, soutenues ou non à l'oral, et les

65 transcriptions sténographiées des trois séances d'audition seront rendues publiques dans la semaine à venir et demeureront accessibles sur le site de l'internet de l'Office et en version papier dans ses bureaux.

70 À la suite des séances d'audition, la commission analysera toute l'information qui lui a été soumise, 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 les rapports de l'Office n'ont qu'une valeur consultative. Les décisions à prendre ensuite appartiennent au conseil municipal. Ces décisions appartiennent aux élus.

75 Maintenant, pour le déroulement de cette séance. Celle-ci se passe entre les citoyens et la commission. Dans quelques instants, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous vous allouerons une vingtaine de minutes en tout : donc dix minutes pour présenter votre opinion et une dizaine de minutes pour échanger avec les commissaires pour des fins d'éclaircissement.

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

85 En fin de séance, j'accorderai aux représentants de la Ville leur droit de rectification, comme il est de coutume en consultation publique. Si, pour une raison ou pour une autre, il y avait des inexactitudes dans les propos tenus aujourd'hui, ils peuvent rectifier les faits. Il s'agirait bien entendu de rectifier un fait et non de faire un commentaire.

90 Alors, la séance devrait prendre fin vers 17 h 15, si tout se déroule comme prévu, et puis nous observerons une pause d'une quinzaine de minutes à la moitié. Bien important, je rappelle que le climat et les propos doivent être sereins et courtois. Nous vous invitons donc à ne pas

95 faire de manifestation, pas d'applaudissements, pas de remarques désobligeantes, ni de propos diffamatoires. Et, finalement, je vous invite à éteindre votre téléphone cellulaire, si vous en avez.

Alors, j'invite maintenant notre premier participant inscrit sur la liste et qui est déjà en place, monsieur Charles Bergeron.

100 **M. CHARLES BERGERON :**

Bonjour, Madame Beaulieu, Monsieur Hanna, Monsieur Boucher! Il me fait plaisir aujourd'hui de présenter la vision du CRE Montréal concernant le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe.

105 D'entrée de jeu, j'aimerais souligner le fait que notre démarche qui a donné naissance à notre rapport est une démarche de concertation qui a cours depuis plus qu'un an et j'aimerais ouvrir cette présentation par des remerciements vraiment bien sentis envers plusieurs acteurs. J'aimerais remercier Michel Labrecque et Patrick Benoist de l'IRBV qui sont ici présents aujourd'hui, de même que Danielle Dagenais de l'Université de Montréal. Les étudiants en
110 urbanisme de l'Université de Montréal, François Plourde, et le Centre de gestion des déplacements de l'Est de Montréal qui nous ont tous aidés à enrichir le contenu de notre rapport.

J'aimerais aussi signaler que les réflexions, notre analyse s'appuie sur la connaissance qu'on a du terrain qui s'ancre dans plusieurs volets. D'abord, on a organisé deux événements de
115 réflexion concertée avec une diversité d'acteurs issus des milieux de la mobilité, de la défense des droits, de la rue Guybourg pour ne nommer qu'eux. Et aussi on a fait plusieurs rencontres avec des acteurs qui auront un rôle à jouer central dans l'avenir du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe, donc les représentants d'Hydro-Québec, de la STM, de la logistique du CN, du Port de Montréal, de la Défense nationale, de la SAQ. Et, aussi, j'aimerais souligner les
120 échanges que nous avons eus avec le Service de développement économique de la Ville.

Donc sur la base de toutes ces rencontres, échanges, réflexions concertés, on est arrivé

125 à identifier une série d'enjeux que je ne prendrai pas le temps de décrire en détail ici parce que
j'aimerais plutôt profiter du temps qui m'est imparti pour décrire plus en détail les
recommandations qu'on a formulées, mais quand même, on peut dire qu'on a cerner des enjeux
de cohabitation des usages, de mobilité et d'écologie. Les gens qui voudront se renseigner
davantage sur ces enjeux-là sont invités à consulter la carte qu'on voit à l'écran présentement et
qu'on a présentée aussi le soir du 12 mars et qui est disponible sur le site de l'OCPM.

130 Peut-être avant d'entrer directement dans les recommandations, j'aimerais prendre le
temps de décrire trois aspects de la vision qui nous guident, qui nous a guidés, dans la
formulation de ces recommandations. Ce sont la résilience, la qualité de vie, et en fait un
engagement à retisser les connexions sur le territoire et entre le territoire à l'étude et sa matrice
135 plus large dans laquelle il vient s'inscrire.

140 Les recommandations qu'on a formulées se répartissent en six thèmes. On a formulé
dix-sept recommandations qui ont trait aux systèmes suivants. C'est-à-dire qu'on croit qu'il y a
des choix importants à faire pour la mobilité durable, il y a des éléments naturels, non seulement
à protéger mais aussi à enrichir et à créer pour la consolidation de la trame verte et bleue. Et on
a aussi formulé quelques propositions d'aménagement intégré, c'est-à-dire qui réunissent des
considérations écologiques et de mobilité durable pour des sous-secteurs.

145 On pense qu'il est important de s'assurer qu'on se donne les moyens de mettre en place
des pratiques industrielles exemplaires sur le futur éco-parc industriel et qu'on s'assure d'une
cohabitation saine des usages et d'une réduction des nuisances à la source. Et aussi, il y a
certaines de nos recommandations qui s'attachent à décrire comment on voit la vision de
leadership et de gouvernance qui devrait être mise en place à court terme et à moyen, long
termes.

150 Nos recommandations sont nombreuses. On en a formulé dix-sept. Donc plutôt que de
repasser les dix-sept recommandations, on vous présente ici, disons quatre recommandations-

155 phares et on pourra rentrer plus en détails si vous avez des questions sur certaines des recommandations plus précises.

160 La première de nos recommandations concerne un volet extrêmement important dans la vision qui a été proposée. C'est une recommandation qui a trait au projet de développement routier, c'est-à-dire, le prolongement du boulevard l'Assomption et de l'avenue Souigny et de leur intersection. Nous pensons qu'il faut faire de ces projets de prolongement et d'intersection de véritables boulevards urbains et qu'il faut, à leur intersection, développer un scénario dans lequel il n'y a ni boucle, ni autre élément autoroutier.

165 Si je peux me permettre de détailler, c'est qu'on a fait l'exercice de retourner aux définitions de ce qu'est un boulevard urbain, de ce qu'est une autoroute et de comparer les deux, en puisant à différentes sources. La définition que le MTQ donne du boulevard urbain n'était pas satisfaisante pour nous parce qu'elle était trop vague. Elle est trop inclusive. Pour le MTQ, un boulevard urbain est une – je cite de mémoire – mais c'est une large voie en milieu urbain. Donc vous comprendrez que ce n'est pas satisfaisant.

170 Mais en fouillant un peu plus loin, en se référant à différentes sources, on est capable d'identifier qu'un boulevard urbain se caractérise du fait qu'il est adapté à toutes les options de transport, incluant la mobilité active et collective, par la présence d'intersections et de carrefours avec feux de circulation, qu'il met de l'avant la mobilité des personnes et l'apport urbain et qu'il améliore la perméabilité et facilite les déplacements en transport actif et collectif.

175 Par opposition, on peut voir qu'une autoroute, par contraste, une autoroute – et là, c'est carrément les éléments de définition du MTQ – c'est une voie réservée au transport motorisé sans croisement, ni passage à niveau, qui privilégie la circulation et la fluidité et qui constitue une barrière infranchissable pour les piétons et les cyclistes.

180 Dans le projet qui nous est présenté, on est conscient qu'on est devant un projet hybride qui présente des caractéristiques autoroutières, des caractéristiques peut-être de boulevard

185 urbain, mais certainement tout l'aspect du projet routier qui concerne le prolongement de
Souligny et son intersection avec le prolongement du boulevard l'Assomption est pour nous
extrêmement problématique dans sa forme actuelle pour diverses raisons.

190 D'une part, parce que la boucle qu'on voit apparaître dans ce projet-là nous apparaît
absolument pas conforme ni avec le projet de former un écoparc industriel, donc qui devrait
miser sur la mobilité active, sur l'échelle humaine, sur la résilience des écosystèmes. Là, ici, on
a affaire à une boucle qui est située en plein sur un milieu humide d'une grande importance, sur
une friche qui est d'une grande importance aussi, qui est une friche charnière entre les éléments
195 naturels de l'Assomption Nord et de l'Assomption Sud. On comprend aussi que quand on
étudie, quand on regarde un peu plus les trajectoires que les véhicules motorisés seraient
amenés à emprunter dans ce projet-là, on se rend compte que finalement la hauteur, le
caractère très envahissant de cet aménagement-là, c'est une forme à laquelle on arrive grosso
modo pour accommoder 350 camions entrants par jour vers le Port depuis l'autoroute 25 via
l'avenue Souligny. Et aussi la hauteur serait due au fait qu'on n'aurait pas la permission
200 d'aménager des passages à niveau.

Bon, pour nous, sachant que le trafic de train est évalué à deux trains par semaine sur
les rails qui sont concernées ici, on s'explique vraiment mal pourquoi il y a une interdiction de
passage à niveau à cet endroit-là, d'autant plus qu'il y a un passage à niveau déjà aménagé à
205 l'intersection Souligny/Dickson. On s'explique vraiment mal qu'on arrive à cette forme-là et qu'il
n'y ait pas d'autres formes qui puissent être envisagées pour tout de même accommoder
l'objectif de fluidité qui est important, qu'on reconnaît ça, mais sûrement qu'on peut arriver à
satisfaire les parties qui ont besoin de cette fluidité-là sans arriver à une forme aussi invasive.

210 Quand on compare avec une proposition qui avait été faite dans le cadre de la Cité de la
logistique en 2015 par la firme Rousseau Lefebvre, on se rend compte que le projet routier qui
est proposé maintenant fait perdre, par rapport à ce qui avait été proposé plus tôt, un élément
important qui est la perméabilité de la trame. Et ça, c'est un élément qui est très important pour
nous. On ne peut pas désenclaver Assomption Nord en venant enclaver l'Assomption Sud.

215

Ensuite...

LA PRÉSIDENTE :

220 Juste vous inviter à nous donner vos éléments parce que ça fait déjà dix minutes.

M. CHARLES BERGERON :

225 D'accord. Très bien. Donc j'irai rondement sur les trois autres propositions. La deuxième
recommandation chapeau, on peut dire, c'est de protéger et de mettre en valeur les
composantes de la trame brune, verte et bleue, brune, ici, faisant référence au sol. C'est un
élément essentiel à la résilience du secteur. Ce que j'ai à dire sur ce point-là qui est important,
c'est qu'il faut prendre en considération la grande échelle, c'est-à-dire qu'on ne peut plus se
230 permettre dans un projet d'une telle importante et d'une telle ampleur de faire des
aménagements à la pièce. Il faut penser à la consolidation de la trame verte et bleue à plus
grande échelle.

235 Ensuite, il faut appliquer sur le territoire de l'écoparc des normes exigeantes venant
encadrer l'aménagement et les pratiques d'entreprises, ce qui est déjà annoncé comme une
intention de la part de la Ville avec tous les instruments qui viendront encadrer l'écoparc
industriel. Et puis il faut accompagner les entreprises dans leurs démarches de conformité assez
standard. Il y a déjà beaucoup d'entreprises qui sont installées sur le secteur et étant donné
qu'on veut que l'écoparc prenne forme, prenne vie, on doit aussi penser à la mise en place d'une
démarche qui va accompagner les industries déjà présentes pour les faire évoluer vers des
240 pratiques qui seront conformes à l'écoparc industriel souhaité.

245 Enfin, pour ce qui est du leadership, on souhaite en réalité formuler un appel à pas juste
mettre en place, compter des instruments qui seront mis en place au cours des prochaines
années, comme un PPU ou un PIIA qui pourra être très important et service de guide, mais déjà
dès le moment où on se parle, il y a un leadership très fort qui doit être assumé de la part de la

Ville, de l'arrondissement et des différentes parties prenantes dans le projet de l'écoparc industriel pour déjà faire advenir cette vision-là sur le territoire à l'heure où on se parle.

250 On ne souhaiterait pas que les derniers terrains vacants restants soient finalement occupés par des entreprises qui ne seraient pas d'accord avec la vision. Donc c'est important de déjà porter cette vision-là sur le terrain et de créer la mobilisation souhaitée. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

255 Merci beaucoup pour votre présentation.

M. DAVID HANNA, commissaire :

260 Permettez-moi de m'adresser à votre recommandation, la première, celle sur laquelle vous avez passé tellement de temps, soit cette intersection donc Souigny/Assomption. Et à la lumière de la politique de Transports Canada concernant les chemins de fer et de leur propre politique d'ailleurs aux chemins de fer, vu que la ligne ferroviaire – bon, on ne peut pas prévoir ce qu'elle va devenir, n'est-ce pas, il peut y avoir un trafic rehaussé, nous, on ne sait pas – et que la
265 politique est de conserver ces voies ferrées comme étant des éléments stratégiques – et Transports Canada a notamment une politique ferme de ne plus permettre de passage à niveau sur le chemin de fer, de les éliminer même – donc ce qui resterait devrait faire l'objet d'un projet d'élimination éventuelle.

270 Ma question est donc compte tenu de cette politique ferme d'éliminer, de ne plus faire de passage à niveau, est-ce que vous seriez capable d'élaborer une proposition alternative à cet endroit pour effectivement un passage aérien, souterrain, mais quelque chose qui ne passe pas au niveau. Parce que là, ça devient problématique, compte tenu de la politique de Transports Canada. Si vous convenez de ce que je viens de dire.

275

M. CHARLES BERGERON :

Je comprends. Je comprends.

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

Oui.

285 **M. CHARLES BERGERON :**

Bien sûr que je conviens de ce que vous venez de dire. Donc je vais répondre à votre question en différents volets pour ce qui est de la capacité à produire un scénario alternatif. Honnêtement, on ne s'avancera pas de ce côté-là, le CRE Montréal. On n'a pas les capacités à l'interne de... Personne chez nous est designer de route, donc on ne va pas s'aventurer jusque
290 là.

Par contre, on a formulé des demandes. On a formulé une demande de concept au sol avec intersection en T, avec une intégration réelle de la mobilité durable pour faire des aménagements conviviaux, sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. On l'a plus formulée sous forme de, disons, cahier des charges si on voulait retourner à la table à dessin.
295

Mais pour répondre plus directement à votre question sur les passages à niveau, je conviens du fait que le CN a une politique ferme. Nous, au CRE Montréal, on a aussi, on est engagé depuis déjà – ça se compte en années – on est engagé dans une démarche pour faire évoluer cette politique-là aussi. On a fait une présentation à l'Assemblée nationale l'année
300 passée à ce sujet-là, un plaidoyer pour faire évoluer cette politique-là. Donc on ne perd pas espoir, surtout dans le cas d'un écoparc industriel qui se veut exemplaire, qui se veut un écoparc industriel du 21^e siècle, on veut faire rayonner Montréal.

305 Je pense que dans un cas comme celui-ci, ça serait la moindre des choses de s'attacher
à l'esprit de cette norme-là plutôt qu'une application à la lettre. C'est-à-dire que l'esprit, ici, c'est
de protéger le public et on en convient que c'est une priorité importante. Mais est-ce qu'on
protège le public en venant construire une immense boucle qui dénature le paysage, qui peut
310 augmenter les nuisances en termes de pollution atmosphérique qui vient vraiment proposer des
aménagement insatisfaisants pour la sécurité des cyclistes et des piétons. Donc vous
comprenez un peu l'esprit de la réponse que je formule en ce moment.

M. DAVID HANNA, commissaire :

315 Très bien.

LA PRÉSIDENTE :

320 Moi, je voulais vous demander de clarifier pour nous, juste un éclaircissement. Vous
proposez plutôt un aménagement avec feux de circulation et là, je reprends juste vos dires, vous
parlez de 350 camions par jour. Pour les résidents riverains, 350 camions qui freinent et qui
repartent par jour, comment on pourrait travailler l'acceptabilité sociale pour les gens qui restent
dans ce secteur, si on a 350 camions qui freinent et qui redémarrent ?

325 **M. CHARLES BERGERON :**

330 Si ces camions-là ne sont pas en hauteur, comme on souhaite qu'il s'agisse d'un
concept au sol, nous ne croyons pas que ce soit un véritable problème. Par contre, évidemment
qu'il y aurait des études à faire pour comparer la nuisance sonore. Mais il faut aussi remettre
cette nuisance sonore là en contexte et la soupeser avec l'ensemble des nuisances émergeant
pour chacun des deux scénarios.

335 Je pense vous avoir bien expliqué que pour nous au-delà de la nuisance sonore, il y a
énormément d'autres nuisances qui sont associées au scénario avec la boucle et il faut aussi les

prendre en considération avec la nuisance sonore.

LA PRÉSIDENTE :

340 Merci.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

345 Bonjour! Moi, je voudrais aller sur votre troisième recommandation, celle qui touche les entreprises.

M. CHARLES BERGERON :

350 Oui.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

355 D'abord, je trouve ça intéressant à la page 12 où vous parlez d'acceptabilité sociale, non pas seulement des citoyens mais des entreprises aussi.

M. CHARLES BERGERON :

 Oui.

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

365 Parce que le projet doit aussi – les entreprises doivent y adhérer si on veut qu'elles fonctionnent. Maintenant, quel type ou quel genre de mesures d'accompagnement imaginez-vous pour les entreprises pour qu'elles se mettent à niveau?

M. CHARLES BERGERON :

Oui.

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

Pour utiliser ce mot-là.

M. CHARLES BERGERON :

375

Oui. Pour formuler cette recommandation-là, on s'est inspiré de la démarche D2 qui est en cours à l'écoparc industriel de Victoriaville. Donc c'est un organisme qui est mandaté pour accompagner les industries mises en place, installées plutôt, à l'écoparc industriel de Victoriaville pour justement les amener à adopter des pratiques plus durables en termes de les aider à développer un plan de gestion des déplacements, par exemple, ou les mettre en relation avec des firmes à même de concevoir des aménagements paysagers durables, par exemple.

380

Toute la question de la gestion des eaux à laquelle j'ai aucunement fait référence jusqu'à maintenant mais qui est très, très, très importante, et tout l'aspect aussi de mise en relation avec les centres de recherche qui sont capables de mettre de l'avant des solutions phytotechnologiques pour aider les entreprises par l'emploi, par exemple, de murs végétalisés, toitures végétalisées, de se conformer à des standards qui seraient établis pour l'écoparc industriel, donc c'est un peu ça qu'on avait en tête. C'est un modèle où il y a une instance qui a ce mandat-là de faire évoluer les pratiques.

385

390

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

Est-ce que dans votre tête il y a aussi une dimension financière à une telle aide pour les entreprises à se mettre à niveau?

395

M. CHARLES BERGERON :

400 Je vous avoue qu'on n'est pas allés jusque là dans la réflexion de l'équipe. Mais à chaud comme ça, je vous dirais que, bien sûr, ça serait intéressant qu'il y ait des incitatifs financiers. J'irai pas plus loin pour l'instant sur ce point-là.

LA PRÉSIDENTE :

405 Moi, ça complète. Merci beaucoup. Votre document est très complet, donc on a beaucoup de recommandations bien étoffées. Donc merci beaucoup pour tout le travail.

M. CHARLES BERGERON :

410 Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

415 Alors, nous allons appeler maintenant le deuxième groupe qui est inscrit, monsieur Yacine Boumghar, Bruno Ponsard et Patrick Benoist. On vous écoute.

M. YACINE BOUMGHAR :

420 Merci. Donc je me présente, Yacine Boumghar, directeur du CÉPROCQ du Collège Maisonneuve. En fait, je suis là pour vous présenter notre projet de Hall précommercial pour le collège et ses deux centres de recherche qui sont le CÉPROCQ et l'ITEGA.

425 Juste un peu pour faire une mise en contexte, le CÉPROCQ et l'ITEGA, c'est des acronymes un peu dits barbares, si vous voulez. En fait, c'est ce qu'on appelle les Centres collégiaux de transfert de technologie. C'est une invention québécoise. Il n'y a que l'Allemagne qui fait le même type. En fait, le mandat de ces centres est d'accompagner les PME jusqu'au marché.

430 Alors pour faire une histoire courte, nous sommes juste ici derrière, nous sommes au 6220. Nous avons des installations pour accompagner ces entreprises mais avec le temps, on s'est rendu compte qu'on est limités. Je ne veux pas faire trop technique mais pour faire simple, pour développer un produit ou un procédé, on a des étapes. Donc il faut faire l'idée de départ, il faut faire une mise à l'échelle, le pilote, c'est ce qu'on fait actuellement mais avec le temps, on s'est rendu compte que pour aller sur le marché, il faut convaincre le client. Donc il faut des petits lots. Donc ces petits lots, il n'y a personne qui les fait. Donc le Hall précommercial viendrait compléter la ligne pour accompagner nos entreprises jusqu'au marché.

435 Pour vous donner un exemple, je vous demande d'aller sur Google, taper *Semaine Verte argousier*, vous allez voir, on a fait l'objet d'un reportage dans lequel on a accompagné une entreprise qui fait de l'argousier à développer des produits. C'est le type de travail que l'on fait.

440 En fait, l'idée, c'est cela. C'est d'avoir une installation. Ici, vous savez, on est limités, donc on ne peut plus agrandir le 6220, donc on recherche un terrain pour faire cet accompagnement, donc accompagner nos entreprises jusqu'à la mise au marché. Ça, c'est le premier point.

445 Le deuxième point, c'est aussi de donner une image un peu plus verte de l'Est. On n'a que l'image de chimie sale, si je peux juste me permettre. Donc tous nos travaux, nos projets se font dans le cadre de la chimie verte et du développement durable. Donc le concept, c'est de mettre un peu la chimie plus propre, donc de mieux accompagner. Et le deuxième point, c'est d'amener nos entreprises dans l'économie du savoir, donc on passera à une autre étape.

450 Donc voilà, grosso modo, le projet. C'est pas plus compliqué que ça.

LA PRÉSIDENTE :

455 Est-ce que pour la zone, pour la vision de la zone, vous voulez nous en parler un peu?

M. YACINE BOUMGHAR :

460 Bien, en fait, notre plus gros problème actuellement, c'est de trouver un terrain. Nous sommes, depuis deux ans, nous recherchons un terrain et jusqu'au jour d'aujourd'hui, nous n'avons aucun terrain disponible pour ce genre d'installation.

LA PRÉSIDENTE :

465 Ah! O.K.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

470 Est-ce que le type de recherche, de travail, vous en identifiez certains, peut s'appliquer à l'ensemble des types d'entreprises également? Par exemple, si on disait on va vers un pôle d'innovation, on va vers un pôle logistique, on va vers un pôle alimentaire, on va vers un pôle... Est-ce que vos activités peuvent travailler avec l'ensemble des types d'industries?

M. YACINE BOUMGHAR :

475 Au niveau technique pour le Hall précommercial, on est dans la chimie, et la chimie est très horizontale. Donc ça touche énormément de secteurs et quasiment tout est chimique autour de nous donc et c'est à base de pétrole. Donc tout l'aspect de chimie est là, aussi l'agroalimentaire. L'ITEGA, c'est l'agroalimentaire, c'est les emballages. J'aime pas mettre de chiffres, mais on touche pas mal d'entreprises. Même, des fois, vous savez, il peut y avoir une
480 entreprise métallurgique qui, a priori, n'est pas dans notre secteur, mais s'ils ont un problème d'effluent, bien à ce moment-là, nous, on peut leur proposer des solutions. Donc on touche énormément.

485 Et, aussi, on travaille beaucoup avec l'IRBV – l'Institut de biologie végétale – pour la phytoremédiation. Donc on aimerait prendre un terrain à côté pour faire de la phytoremédiation,

ça permettrait à mes collègue de l'IRBV de démontrer la pertinence de leur approche et nous, cette biomasse, on pourrait l'utiliser pour développer des produits. Donc vous voyez qu'on peut créer vraiment un secteur, je veux dire, un pôle, une zone d'innovation de l'économie du savoir dans l'Est de Montréal.

490

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

Est-ce que si vous vous installez là, parce que si tout va bien, puis vous vous installez là, les services que vous comptez offrir, les accompagnements se limiteraient uniquement aux entreprises qui sont dans l'écoparc ou de façon générale?

495

M. YACINE BOUMGHAR :

Ah, non, non. Notre mandat est Québec.

500

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

D'accord.

505

M. YACINE BOUMGHAR :

Je vous dirais même on a un peu écarté québécois, on exporte même notre modèle dans le reste du Canada. Donc la plupart, par exemple, qui travaillent beaucoup sur les aspects un peu disons plus chimiques, la majorité – le producteur d'argousier n'est pas à Montréal, il est à Granby et j'en ai un autre à Baie-Comeau, donc vraiment on ratisse tout le Québec.

510

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

Et dernière question : comment vous établissez la relation avec l'entreprise? Est-ce que

515

c'est l'entreprise qui vient vous voir ou vous qui allez les voir pour leur proposer des améliorations et des innovations?

520 **M. YACINE BOUMGHAR :**

Comme on dirait dans une émission célèbre « La question qui tue », il n'y a pas de réponse exacte. Il y a les deux. Il y a des entreprises qui nous approchent; des fois, on a des idées, on les approche. Mais en règle générale, surtout, il faut être honnête, c'est de la recherche. Donc il y a beaucoup de financement qui vient avec. Donc fatalement, les entreprises sont intéressées de venir travailler avec nous. Mais il y a encore beaucoup de travail de promotion à faire pour faire connaître. Ce n'est pas un concept. Les gens connaissent les universités mais ils ne connaissent pas nécessairement que les collègues font de la recherche. Donc ce qui fait qu'il y a encore beaucoup de travail, mais il y a une croissance continue. Je suis au CÉPROCQ depuis le début, depuis 2000, bien c'est toujours une croissance continue. Donc ça fonctionne bien.

530 **LA PRÉSIDENTE :**

Puis pour nous en tant que commission, si vous vous projetez un peu dans l'avenir, qu'est-ce qu'on pourrait recommander, qu'est-ce que la Ville pourrait faire pour vous aider, dans le cadre municipal, comment peut-il être mobilisé pour vous?

540 **M. YACINE BOUMGHAR :**

En fait, c'est un terrain, pour être tout à fait honnête. Premièrement, c'est avoir un terrain pour mettre cette installation, mais en plus, on a un bilan un peu plus global avec nos collègues de l'IRBV, c'est d'aller au-delà du technique, c'est vraiment de créer comme une zone d'innovation dans le cadre – je dirais même la partie incubation.

545 C'est-à-dire, ce que je veux dire par là, au-delà d'accompagner, développer un produit ou

550 un procédé, c'est d'accompagner les entreprises en termes de financement, de plan d'affaires, etc. C'est vraiment de créer un écosystème, appelez-le, disons on va appeler ça un écoparc d'innovation, si je peux me permettre cette expression.

LA PRÉSIDENTE :

555 Mais est-ce que vous avez imaginé qu'est-ce que l'arrondissement peut faire pour vous aider ou la Ville peut faire pour aider ce projet? C'est pour nous aider à se projeter.

M. YACINE BOUMGHAR :

560 Je comprends. Mais je vais être encore... Avec vous, c'est encore le terrain, parce que ça fait deux ans qu'on tourne en rond.

LA PRÉSIDENTE :

565 Mais que la Ville vous donne un terrain?

M. YACINE BOUMGHAR :

570 Bien oui, donne ou nous trouve ou nous aide à trouver un terrain. Parce que tout le monde nous tape sur l'épaule, trouve que c'est un beau projet, mais ça fait deux ans qu'on n'a toujours pas de terrain.

LA PRÉSIDENTE :

575 Puis, au niveau réglementaire, vous n'avez pas de défi particulier?

M. YACINE BOUMGHAR :

580 Non. C'est industriel de laboratoire de recherche qui reste pas... Donc il n'y a pas de problème particulier. Et puis, la partie agroalimentaire est sur les bonnes pratiques de fabrication. Donc je ne pense pas qu'on pose un problème en termes d'acceptabilité sociale. Sincèrement, je ne vois pas où pourrait être le problème. On aurait peut-être un ou deux camions qui viendraient une fois ou deux par semaine, mais ça s'arrête là. C'est normal, il faut qu'on se fasse livrer des marchandises mais ça s'arrête là.

585 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Est-ce que vous avez des questions?

M. DAVID HANNA, commissaire :

590 Non, je n'ai pas de questions.

LA PRÉSIDENTE :

595 Alors, on vous remercie beaucoup.

M. YACINE BOUMGHAR :

600 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, maintenant, nous allons entendre madame Yamina Sekhri. Bonjour!

605 **Mme YAMINA SEKHRI :**

Bonjour! Moi, j'ai remis à l'Office de consultation publique un document un peu plus d'opinion, je dirais, en tant que citoyenne du quartier. Je vous dirais que ma plus grande inquiétude par rapport à tout ce projet, c'est si le ministère et tous les intérêts privés impliqués dans cette question voient plus loin qu'un simple développement industriel.

610 Dans mon texte, j'ai écrit, je pense à beaucoup de quartiers comme Angus, le Mile End, Centre-Sud aussi qui ont tous des passés industriels, où on a dû désindustrialiser ces quartiers-là et tout le développement industriel a été un obstacle à l'intégration de logements, d'espaces
615 verts, de parcs et, ainsi de suite. Et je me demandais si la Ville, elle osait voir plus loin que le Port de Montréal en tant que structure et comment cela va impacter les quartiers, les changements climatiques et la sécurité des citoyens dans les années et décennies à venir.

Je pense que là, mon texte, c'est mieux expliqué. C'est certain que résumer ça... En fait, je voulais surtout ça, aussi, j'ai travaillé cet été pour l'écoquartier de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, j'ai pu marcher le quartier de long en large tout l'été. J'ai traversé plusieurs secteurs dont le secteur l'Assomption Sud et la cohabitation avec les camions dans tous les quartiers résidentiels autour, c'est vraiment très difficile. Il y a toujours des camions qui circulent d'un point A à un point B et, en fait, je trouvais que le projet qui est proposé de bretelle – on ne dit pas autoroute mais selon moi ça ressemble beaucoup à ça – je ne crois pas que ça venir, au contraire, réduire la circulation des camions. Je crois que ça va l'augmenter avec les années, vu que si ça finit par se congestionner, les camions vont chercher à passer ailleurs, emprunter des
625 rues résidentielles. Moi, je réside dans le quartier et je le constate déjà. Donc, en fait, je pense c'est ça. Comme je dis, dans mon texte, c'est mieux expliqué.

630

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Et nous l'avons lu.

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

Bonjour! Vous dites que vous avez marché le quartier de long en large. Vous avez passé aussi du temps dans le secteur de l'écoparc, j'imagine, également. Puis vous avez parlé d'une question de sécurité en disant : « On ne se sent pas toujours en sécurité avec les camions et tout. » Est-ce qu'il y a dans votre expérience de marche dans le coin, il y a des endroits ou des coins spécifiques où vous vous êtes dit : « Oh, là, ma vie est en danger, là. » Je fais image mais...

645 **Mme YAMINA SEKHRI :**

Je dirais la rue Hochelaga en général. C'est une rue très large, il y a énormément de circulation. Il y a très peu d'arbres aussi, donc il y a beaucoup de poussière, il y a beaucoup de vitesse. Aussi, tous les secteurs où il y a des viaducs. Donc il n'y a pas de passage à niveau pour les piétons, il y a des cyclistes qui circulent aussi sur les trottoirs parce qu'ils n'ont pas le choix, ils n'ont pas d'autre endroit où circuler. Et c'est quelque chose qui est très désagréable comme piéton où marcher, il y a vraiment beaucoup d'îlots de chaleur dans ce secteur-là en particulier.

650 Donc c'est certain que le plan qui est proposé, en plus de venir couper les milieux humides et les boisés en deux, ça vient réduire leur impact sur les îlots de chaleur et aussi des rues comme ça très larges qui relient plusieurs... Le tunnel au port et ainsi de suite, ça devient vraiment, même je dirais, ça ne s'arrête pas à Hochelaga. La rue Sherbrooke. Dans presque tout Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, c'est très désagréable comme piéton d'y marcher parce qu'il y a beaucoup de camions qui circulent, jour comme nuit.

660 **LA PRÉSIDENTE :**

Comme vous êtes résidente de la zone, donc vous constatez qu'il y a pas mal de camions qui ne respectent pas les interdictions sur les quartiers résidentiels?

665 **Mme YAMINA SEKHRI :**

Absolument. Même moi, je suis quand même éloignée au coin de presque métro Radisson et la rue Sherbrooke, et c'est beaucoup des bungalows, des petits quartiers résidentiels et il y a énormément de camions qui transitent.

670

LA PRÉSIDENTE :

Ah oui?

675 **Mme YAMINA SEKHRI :**

Tout le temps, à très grande vitesse aussi. C'est vraiment pas...

LA PRÉSIDENTE :

680

C'est vraiment un problème.

Mme YAMINA SEKHRI :

685

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Je vous remercie.

690

Mme YAMINA SEKHRI :

En fait, peut-être aussi un autre point aussi que j'ai pas abordé maintenant, par rapport à la préservation des boisés qui sont sur les terrains de Assomption Sud, vu que j'ai travaillé pour

695

700 l'écoquartier cet été, on a fait beaucoup de campagnes par rapport à l'agrile du frêne et les différents insectes qui menacent les arbres, c'est certain que dans les rues résidentielles, dans les parcs, il y a souvent des espèces qui sont choisies par la Ville, qui sont plantées sur une même rue, on va retrouver les mêmes espèces d'arbres. Donc dans le quartier, il y a beaucoup de rues qui ont perdu presque tous leurs arbres ou qui vont les perdre dans les cinq années à venir parce que la maladie progresse.

705 Et je tenais aussi à mentionner l'importance de préserver les espaces boisés divers avec plusieurs espèces qui poussent ensemble. Et que de perdre ces espaces-là aussi, ça peut être très dangereux. Il y a plusieurs autres maladies qui arrivent des États-Unis ou d'Europe, qui vont aussi s'attaquer aux érables. Donc ça, c'est quelque chose, je pense, à considérer pour la Ville, de préserver ces espaces-là. Et justement que ce ne soit pas des espaces contrôlés mais qui poussent en liberté.

710 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup. Maintenant, qui sont inscrits? C'est madame Diane Beaudet et monsieur Léo Lavoie.

715 **Mme DIANE BEAUDET :**

Monsieur Lavoie n'est pas avec moi.

720 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, Madame Diane Beaudet de la CSDM.

Mme DIANE BEAUDET :

725 Tout à fait. Donc, bonjour! Effectivement, je suis Diane Beaudet, je suis commissaire scolaire dans Hochelaga-Maisonneuve. Mon collègue de l'est devant se joindre à moi. Malheureusement, il n'a pas pu. Alors, il m'a envoyée seule vous rencontrer.

730 Moi, cet après-midi, je viens vous faire rêver, rêver de formation professionnelle dans ce secteur que vous êtes en train de regarder pour développer. À la Commission scolaire de Montréal, on a une belle expertise au niveau de la formation professionnelle. On a déjà plusieurs écoles, que ce soit en métiers pour le secrétariat, les emplois de bureau, que ce soit des emplois au niveau de la construction, de la mécanique automobile, de l'aérospatial, de la santé, mais il y a toujours place à développer davantage.

735 C'est sûr que ces formations-là peuvent être diversifiées et peuvent être complémentaires à l'offre qui est cégep, universitaire, qui est souvent la voie d'évidence pour beaucoup de gens qui sont aux études, mais la formation professionnelle peut être une avenue vraiment intéressante. C'est évidemment des carrières qui sont souvent... La formation est très
740 courte, mais ouvre l'avenir sur des formations franchement intéressantes et avec un bon taux de placement. Jusqu'à 85 % d'ailleurs, comme vous pouvez le voir sur ma présentation, selon Emploi-Québec. Évidemment, les gens qui sont à l'emploi, qui enseignent dans ces milieux de formation là, c'est des gens qui sont issus du milieu vers lequel ils vont enseigner. Donc c'est des gens impliqués, engagés, qui connaissent leur métier.

745 On parle ici de la zone que probablement vous connaissez bien, que vous avez entendu parler largement depuis quelques jours déjà.

750 Le pôle industrialisé dont on parle, en fait, c'est un pôle industriel qui, je pense qu'on est tous d'accord pour dire qui aurait intérêt à être valorisé, qui est un peu déshumanisé, c'est pour ça d'ailleurs qu'on regarde ensemble comment on peut le faire. Je ne vous apprends rien que dans les années 30, bon, il y a eu un changement marqué; dans les années 80, ça s'est

755 poursuivi; aujourd'hui, bien là, le secteur a besoin d'amour. Il y a des bâtiments qui sont des îlots de chaleur. Il y a évidemment des stationnements qui sont aussi des îlots de chaleur importants. Il y a toute la pénurie d'équipements et de services pour attirer des gens dans ce secteur-là. Il y aurait vraiment un intérêt important à attirer dans ce quartier-là, dans ce secteur-là.

760 Alors, moi, je vous invite à former un comité pour regarder quelles sont les possibilités de formation pour l'avenir, comment on pourrait travailler ensemble pour développer une formation professionnelle intéressante dans ce secteur-là de la ville.

765 On sait aussi que le profil sociodémographique du secteur aussi aurait besoin d'un peu d'amour. Il serait à améliorer. La moitié des résidents sont – en fait, plus de la moitié des résidents sont locataires. Les revenus sont de faibles à moyens, qui amènent évidemment une précarité financière et professionnelle. Donc on voit qu'il y aurait moyen d'augmenter la création d'emplois dans ce quartier-là, encore une fois qui pourraient être diversifiés, qui seraient tournés vers l'avenir, mais qui ne seraient pas nécessairement surspécialisés pour être à l'extérieur des parcours traditionnels de formation universitaire, collégiale, qu'on connaît habituellement.

770 Encore une fois, je pense qu'il y aurait un partenariat intéressant à faire avec la Ville avec la formation professionnelle, vu qu'on est en train de rêver pour 10, 15, 20, 50 ans, qu'est-ce qu'on aurait intérêt à développer tout le monde ensemble. Moi, je pense qu'il y aurait des retombées intéressantes en matière d'emplois, en matière de développement.

775 Au niveau de la mobilité aussi, moi, j'ai entendu des gens qui le mentionnaient, c'est beaucoup de camions qui sont dans le secteur, l'utilisation de l'automobile reste quand même ce qui est majoritairement utilisé dans ce secteur de la ville. Donc on pourrait, encore là, voir à ce qu'il y ait une mobilité durable qui soit mieux installée, mieux desservir le secteur.

780 Je me permets de rêver, comme je vous disais tantôt, je viens rêver avec vous. Je sais qu'il y a tout le côté l'Assomption Nord, qui n'est pas raison pour laquelle on est ici cet après-midi, mais ça reste que pour voir dans un continuum, l'Assomption Nord risque d'avoir plus de

785 développement immobilier résidentiel, voire une école, qui fait partie de notre réalité, mais
comment on peut faire en sorte que le secteur devienne un pôle de vie intéressant avec l'école,
le résidentiel, la formation professionnelle, les emplois à proximité? Tout ça pourrait devenir à
notre avis quelque chose – à mon avis, à notre avis à la Commission scolaire – quelque chose
d'intéressant pour briser cette rupture-là urbaine du secteur qui, dans Hochelaga, est stimulé,
790 puis on a l'impression qu'après, il y a moins de stimulation, donc comment on peut faire en sorte
que tout le monde travaille dans le même sens?

Il y a ce bâtiment-là, je ne sais pas si vous le connaissez, le 6905, rue Notre-Dame qui
est ce que nous appelons un bâtiment excédentaire, qui a aussi besoin de beaucoup d'amour. Il
795 est non réhabilitable, il est non utilisable, il est inexploitable, il est même inaccessible pour le
moment. Donc il ne peut pas être utilisé à des fins scolaires primaire, secondaire, mais pourquoi
pas pour de la formation professionnelle éventuellement?

Évidemment, puisqu'on est en train de redévelopper le secteur, pourquoi pas l'inclure
800 dans un projet pour devenir un pôle intéressant avec la formation professionnelle, une vitrine qui
serait franchement intéressante. C'est sûr que la CSDM en ce moment n'a pas les moyens
nécessairement de faire en sorte que ce bâtiment-là soit réhabilité, mais est-ce qu'en partenariat,
il y a quelque chose d'intéressant à faire avec ce bâtiment-là?

805 Quand je vous disais tantôt que je vous invitais à rêver avec moi, rêvons à demain. C'est
quoi les métiers qu'on aurait envie de voir se développer dans ce secteur-là? Bien, il y a,
premièrement, l'entretien ménager qui est une formation qui peut être assez courte mais qui peut
donner des emplois intéressants. Puis, compte tenu que ce secteur-là était, est en
développement ou va être en développement, est-ce qu'on peut faire en sorte que les gens qui
810 sont formés soient directement près de l'endroit où ils pourront faire leur stage, avoir une
formation, un intérêt quelconque?

Est-ce qu'on peut rêver à la voiture électrique? Absolument. On a une expertise en
mécanique. Pourquoi pas la mécanique électrique de demain? Puis, évidemment, on ne peut

815 s'empêcher de penser qu'on est près du port, on est près de l'eau. Donc est-ce qu'il y a quelque chose à développer par rapport à ça, au niveau des métiers en lien avec l'eau?

Donc je pense qu'il y aurait vraiment quelque chose d'intéressant à faire au niveau de la formation professionnelle. Puisqu'on va développer, pourquoi ne pas faire en sorte que tout le monde en soit gagnant? Alors, moi, je tends la main à travailler avec vous dans ce sens-là. Voilà.

820

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

J'ai une question.

825

Mme DIANE BEAUDET :

Oui.

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

Puis, ma présidente ne m'en voudra pas, j'en suis certain, si je prends une petite seconde pour vous lancer un peu de fleurs. Je trouve que vos centres de formation professionnelle font un travail exceptionnel. Je travaille dans mon autre vie un peu avec l'EMAM et ils font un magnifique travail.

835

La formation professionnelle, c'est une réalité importante des entreprises, d'autant plus qu'avec le développement technologique, si on veut que personne soit laissé pour compter, c'est important. Dans vos choix, est-ce que vos choix d'établissement de centre de formation professionnelle sont géographiques ou thématiques? Je m'explique. Est-ce que vous dites : « On a besoin, par exemple, de qualification, de DEP, de formation professionnelle dans le domaine agroalimentaire, on va le faire là, puis tout le monde va aller là » ou si vous vous établissez quelque part, dans un parc industriel, par exemple, et vous regardez les besoins de formation professionnelle autour, et vous travaillez avec les gens de votre proximité géographique?

845

Mme DIANE BEAUDET :

850 Je vous dirais que les deux réponses sont possibles, dans le sens qu'il faut voir qu'est-ce
utile demain. Donc, évidemment, il y a des gens qui ont des formations en ce moment à Pierre-
Dupuy, par exemple, où la formation professionnelle est donnée, mais c'est au niveau de la
santé. C'est pas nécessaire d'aller dans un pôle où il y a beaucoup d'espace parce que ce n'est
pas bruyant, comparativement à si on fait des métiers de l'automobile, où les gens apprennent à
855 faire de la construction, par exemple, là où ça risque d'être plus bruyant. Ça fait que c'est sûr que
dans un pôle résidentiel, c'est plus compliqué. Donc c'est sûr qu'on doit tenir compte de cette
réalité-là.

860 Donc les deux sont possibles. Bien sûr qu'on doit regarder où on va s'installer pour
répondre aux besoins, mais en même temps, l'autre réalité est aussi vraie que des fois, en
fonction du développement de ce qu'on aura besoin, bien, on va avoir intérêt à aller dans un
secteur où ça va être moins dérangeant, où ça va être plus facile.

865 On ne se cachera pas aussi qu'en formation professionnelle, le fait que ça ne soit pas
nécessairement près d'un métro, c'est quand même souvent des adultes qui se déplacent en
voiture, donc c'est moins problématique pour cette clientèle-là que pour une école primaire ou
une école secondaire où là, veux, veux pas, les gens doivent être capables de s'y rendre. Il faut
que ce soit accessible. Donc je ne sais pas si ça répond à votre question?

LA PRÉSIDENTE :

870 Juste une petite question d'éclaircissement.

Mme DIANE BEAUDET :

875 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

En quoi la CSDM a besoin de la Ville pour planifier sa formation professionnelle?

880

Mme DIANE BEAUDET :

Bien, je pense qu'il y a possiblement, compte tenu du fait que l'OCPM est en train de regarder qu'est-ce qui est possible de faire dans ce coin-là, dans le fond, c'est que je demande un partenariat pour voir... Nous, on a de l'expertise, mais le bâtiment que nous avons en ce moment n'est pas adapté à cette formation-là, à l'offre de services qu'on pourrait offrir. Donc est-ce qu'il y a moyen ensemble de voir quelles sont les offres, quelles sont les possibilités de formation qu'on pourrait offrir et qui pourraient aussi servir à la Ville? Donc c'est vraiment une offre de partenariat.

885

890

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

895

Mme DIANE BEAUDET :

Je vous en prie.

900

M. DAVID HANNA, commissaire :

L'étude sonore, par exemple, sur le secteur démontre que votre bâtiment au 6905 est dans la zone la plus bruyante du secteur. Alors est-ce que vous avez discuté de ce problème sonore? Et quels sont avec la Ville les scénarios à adopter?

905 **Mme DIANE BEAUDET :**

Je sais que le bâtiment a été offert à la Ville et qu'en l'état actuel, n'était pas intéressant. C'est pour ça que j'offre qu'on regarde, qu'on s'assoie, qu'on regarde qu'est-ce qui est possible d'offrir. Je vous l'ai dit d'entrée de jeu, le bâtiment a besoin d'amour, c'est clair. Est-ce qu'on peut
910 faire quelque chose ensemble pour offrir des formations intéressantes dans une vision d'avenir, comme je vous disais, voiture électrique, des choses comme ça, en donnant, en réhabilitant le bâtiment ou... Puisqu'on est dans... Je vous le disais, je veux vous amener dans mon rêve, alors puisqu'on est dans le rêve, pourquoi pas penser à qu'est-ce qu'on va faire demain? La voiture électrique, moi, c'est vraiment quelque chose qui m'allume.

915

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup. Merci.

920 **Mme DIANE BEAUDET :**

Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

925

Maintenant, nous allons entendre monsieur Daniel Chartier. Bonjour!

M. DANIEL CHARTIER :

930

Bonjour! Pour un projet cohérent de requalification de la rue Notre-Dame qui intègre un tramway efficace. Merci d'entendre la diversité de mes arguments relatifs à la requalification de ce vaste secteur et de chercher à dégager les orientations issues de la sagesse collective qui, espérons-le, pourront assurer un futur meilleur.

935 Avant d'examiner les principaux enjeux, je voudrais revenir sur les consultations relatives
au pôle logistique lors desquelles j'avais déposé un mémoire intitulé : *Optimiser les interfaces du*
Port avec Mercier-Est. Hier, avec plaisir, j'entendais les responsables du Port parler du comité de
bon voisinage qui concentre ses interactions sur Mercier-Est. Je suis très heureux de constater
940 que mon mémoire soit devenu une inspiration pour le Port dans un consensus. C'est tout à fait
vrai. J'espère que le présent mémoire et cette présentation auront un effet comparable.

Ma présentation n'abordera pas l'ensemble des sujets décrits dans mon mémoire. La
raison est que ce document tentait de faire la synthèse touchant un territoire bien plus vaste que
l'objet de la présente consultation. J'y détaillais aussi des considérations économiques et des
945 analyses de tracés qu'il serait fastidieux de détailler verbalement. Il y avait aussi beaucoup de
citations que je ne reprendrai pas ici.

Ma présentation se limitera globalement aux enjeux de mobilité en examinant les conflits
prévisibles entre le tramway de l'est annoncé par le gouvernement du Québec et la multitude de
950 viaducs qui raccorderaient la voie rapide Souigny avec la rue Notre-Dame et avec le Port de
Montréal.

Dans mon mémoire, je décris les incroyables différences d'approches retenues pour la
voirie de la rue Notre-Dame entre le secteur l'Assomption Sud Longue-Pointe et l'approche
955 retenue pour le secteur des Faubourgs. Une approche quasi autoroutière pour Maisonneuve,
une approche urbaine pour le secteur des Faubourgs. Pourquoi les différences sont-elles aussi
spectaculaires?

Maintenant, regardons les enjeux par rapport au tramway. Entre Pointe-aux-Trembles et
960 l'autoroute A25, il y a une emprise ferroviaire qui existe – qui avait été achetée par l'AMT à un
moment donné, il y a eu de multiples ventes, reventes, donc il y a un potentiel d'intervention à
coût très faible – qui traverse une masse de population bien, bien localisée par rapport à la
masse de population à desservir.

965 De l'autre côté de l'autoroute 25, il y a deux choix qui sont possibles pour un tracé : soit l'emprise ferroviaire, soit la rue Hochelaga. Pour ce faire, il faudrait démolir les deux viaducs autoroutiers qui rentrent dans le quartier, mais ce faisant, ça permettrait de mettre en valeur le territoire de Louis-Hippolyte-La Fontaine et d'autres terrains le long de Hochelaga.

970 Si on regarde à l'est du territoire qui est litigieux – à l'ouest du territoire litigieux, entre Viau et de Lorimier, là, pareil, il y a une emprise libre, très large, sur laquelle il est facile d'intervenir sans déranger de voisinage, sans avoir à déplacer égouts, aqueduc, électricité. C'est l'enfance de l'art en termes d'intervention.

975 Au centre-ville, c'est plus complexe mais on tombe vraiment dans la masse, le bassin de population. Le dossier du secteur des Faubourgs s'est penché là-dessus. Mais il y a un potentiel qui avait d'ailleurs été exploré dans le temps par l'administration Tremblay dans l'axe de René-Lévesque. Mais il y aurait peut-être aussi un potentiel sur Viger.

980 Le problème, c'est si le prolongement, le raccordement entre Souigny et Notre-Dame est fait tel que ce qui nous a été présenté, je pense qu'il y a des conflits majeurs. En fait, il y a des obstacles majeurs à réussir à implanter un tramway un jour sur ce territoire. Donc il faut que la planification de la voirie véhiculaire intègre les enjeux de transport collectif.

985 Le projet d'aménagement routier a été décrit de façon idyllique par l'équipe du projet. Cependant, on dit souvent que le passé est garant du futur. Aussi, j'analyserai le projet d'optimisation de l'autoroute A25 et des accès au Port de Montréal comme comparatif. Parce qu'il y a une partie que c'est les mêmes équipes.

990 Un. En 2015, pour démontrer l'acceptabilité des interventions prévues sur la rue Curatteau, le Port décrivait les impacts restreints d'un débit maximal de 500 camions. Hier, on annonçait plutôt 1 100 camions, soit plus du double, juste en trois ans et demi.

995 Deux. Le chantier et les aménagements résultant du processus d'optimisation devaient

permettre de minimiser les niveaux de bruit émis. Dans les faits, des milliers de dépassements ont été calculés pendant le chantier. L'aménagement est aussi sinon plus brillant à certains endroits du voisinage. Entre autres parce qu'ils ont créé un grand mur de béton qui réfléchit le son. Donc l'enfer est dans les détails.

1000

Trois. D'autres aspects du projet d'optimisation mériteraient des analyses indépendantes pour connaître les effets réels, non seulement sur les camions entrants et sortants du Port (voir les bénéfices économiques annoncés) mais sur l'ensemble de la circulation véhiculaire et du camionnage. Par exemple, les modifications en lien avec les accès verts depuis Curatteau ont

1005

généralisé de nombreux et longs embouteillages dans le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine en direction de Montréal.

Au final, d'un point de vue économique, on peut douter que les bénéfices apportés aux camionneurs sortant du Port sur Curatteau soient supérieurs aux nuisances subies par les 55 000 véhicules dont 11 000 des camions sortants empruntant cette moitié du pont-tunnel. Seule une étude indépendante sur cet aspect et sur plusieurs autres du projet d'optimisation permettrait de juger de l'atteinte des objectifs annoncés initialement.

1010

Bref, quand l'actuel projet est présenté comme un *parkway*, quand on minimise le caractère rébarbatif des nombreux tunnels destinés aux piétons et cyclistes, que l'on idéalise les bénéfices futurs du projet, nous ne pouvons qu'être profondément sceptiques.

1015

Bénéfices économiques d'un tramway. Dans le secteur des Faubourgs, des centaines de millions de dollars d'investissement sont prévus à court et à moyen termes. Dans le secteur l'Assomption Sud-Longue-Pointe, il y a d'immenses superficies qui pourraient être offerts aux développements urbains et industriels. Enfin, les espaces dans Mercier-Est, Anjou, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles sont immenses. La requalification de toutes ces friches urbaines et espaces pourrait générer des bénéfices exceptionnels. Les investissements requis pour créer le tramway de l'est sont certes importants, mais ils ne doivent pas être simplement vus comme des dépenses, mais comme des investissements pour un Est de qualité pour le mieux-être de tous,

1020

1025

Montréalais, comme résidents de la couronne est.

1030 En octobre 2018, le comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal affirmait : « *Le transport collectif est un levier de développement qui doit non seulement être géré en fonction de la demande actuelle, mais qui doit également être utilisé comme facteur stratégique de développement économique.* »

1035 Les interventions projetées doivent permettre à l'est de développer une attractivité exceptionnelle et permettre aussi de diversifier son offre industrielle et commerciale.

1040 Donc deux consultations, quand on regarde le secteur des Faubourgs et l'Assomption Sud, il y a une ambiguïté commune : le transport collectif qui est pourtant un enjeu central. En résumé, les projets présentés dans le secteur des Faubourgs et l'Assomption Sud Longue-Pointe révèlent deux approches contradictoires en ce qui touche leur géométrie véhiculaire. Cependant, ils sont cohérents sur un aspect : leur ambiguïté commune relative aux enjeux de transport collectif et tout particulièrement quant à la faisabilité et à l'insertion d'un tramway fonctionnel et attrayant.

1045 Seul un projet global de requalification de la rue Notre-Dame et son raccordement à la voie rapide Souigny intégrant un tramway permettrait enfin d'obtenir l'acceptabilité sociale qui a dramatiquement manqué à chaque vision de la rue Notre-Dame soumise depuis plus de 45 ans. La création d'un nouveau système de transport collectif extrêmement performant serait enfin le signal fort tant espéré pour que l'est, ce grand territoire, cesse d'être un grand oublié tel que
1050 depuis cinq décennies.

1055 En conclusion, la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec et le Port de Montréal doivent présenter un projet cohérent de raccordement de la voie rapide Souigny et de requalification de la rue Notre-Dame, incluant le tramway promis par le gouvernement du Québec. Cette vision globale, intégrée, s'impose pour requalifier l'est en permettant de créer un paradigme attrayant.

LA PRÉSIDENTE :

1060 Merci beaucoup. Juste une question de clarification. Vous proposez le tramway sur Notre-Dame ou plutôt plus au nord de la zone? Je n'ai pas bien compris?

M. DANIEL CHARTIER :

1065 J'ai manqué votre question.

LA PRÉSIDENTE :

1070 Est-ce que vous proposez plutôt un tramway sur Notre-Dame ou en lien avec Notre-Dame ou plus au nord de la zone?

M. DANIEL CHARTIER :

1075 C'est au nord de la zone.

LA PRÉSIDENTE :

 Pas sur Notre-Dame, donc.

1080 **M. DANIEL CHARTIER :**

1085 C'est ça. La Ville de Montréal, sur ses dessins, indiquait la rue Notre-Dame au sud, le tireté, ce qui est en contradiction avec toutes les annonces de madame Rouleau. Et si on construisait ça sur cette partie-là, c'est sûr que les camionneurs seraient enrégés. On perturberait la rue, on ne desservirait pas la population correctement et ça coûterait beaucoup plus cher. On parlerait pas de 20 millions \$ du kilomètre dans un comparatif avec Strasbourg pour une emprise ferroviaire, mais là on serait dans le 50 plus.

LA PRÉSIDENTE :

1090

Non, c'est ça, c'est pour clarifier.

M. DANIEL CHARTIER :

1095

On bloquerait tout le transport en commun aussi pendant ce temps-là.

LA PRÉSIDENTE :

1100

Non, c'était juste pour clarifier, c'est ça, à votre dernière page quand vous dites de requalifier Notre-Dame en intégrant un tramway. Mais le tramway, pas sur Notre-Dame. C'est ça. c'est pour clarifier votre texte, pour ma compréhension.

M. DANIEL CHARTIER :

1105

La partie sur Notre-Dame, c'est entre Viau et de Lorimier que là il y a une emprise qui se prête bien à l'installer. À l'est de Viau, ça doit être sur l'emprise ferroviaire ou sur l'emprise ferroviaire et Hochelaga. Et là, il s'agit de traverser le territoire, comment traverser le territoire en question? Soit dans l'axe l'Assomption, soit une autre manière, mais en réalité, il va falloir qu'il y ait un processus en examinant plusieurs possibilités et déterminer les meilleures.

1110

LA PRÉSIDENTE :

O.K., merci. C'est bon.

1115

M. DAVID HANNA, commissaire :

Deux clarifications. J'ai bien compris la proposition pour l'axe tramway soit le long de

1120 l'axe du CN, plus ou moins Souigny dans cet axe-là, c'est bien ça, parce que je crois que vous avez dit que c'est là où est la population sur la longueur de la ligne, plutôt que Notre-Dame où il y a très peu de population. C'est bien ça?

M. DANIEL CHARTIER :

1125 Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1130 Et en plus qu'il y ait aussi une emprise existante, la vieille emprise du tramway qui côtoie le CN sur une très longue partie et ça, c'est est un avantage aussi. C'est bien ça?

M. DANIEL CHARTIER :

1135 Oui. Un autre avantage, à un moment donné, souvent il a été question d'un tramway sur Pie IX, mais Pie IX et autre centre-ville, ça prend un endroit pour avoir des garages. Le garage, tu iras pas mettre un garage au centre-ville. Il faut que tu le mettes de façon périphérique et l'est est un endroit périphérique. Peut-être que le secteur qui nous intéresse pourrait être le lieu où serait ce garage-là ou que ce soit plus à Montréal-Est.

1140 Il y a aussi toutes les questions de connexion. Le gouvernement du Québec parlait d'une connectivité jusqu'au métro Radisson. Il y a aussi possibilité de connecter dans l'axe Marien jusqu'au train de l'est, le train sinueux de l'est – le mot dit « train de l'est » – c'est ça, puis Pie IX qui a un potentiel incroyable, qui dessert vraiment une très vaste population. Donc en ayant un système ramifié de tramway, là, on maximise son usage. C'est pas juste d'avoir cet axe-là mais
1145 ça fait partie d'un système plus large, efficace.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1150 Et l'autre clarification, si j'ai bien compris, c'est que acceptant que cette ligne de tramway
suive l'axe du CN dans l'Assomption Sud, lorsque le viaduc Assomption enjambrerait le CN, si j'ai
bien compris, vous voulez lancer le message à la Ville de Montréal de bien conserver dans cette
enjambée, un espace pour le tramway à côté aussi. Est-ce que j'ai bien compris? C'est ça que
vous voulez dire à la Ville de Montréal?

1155 **M. DANIEL CHARTIER :**

Il y a un potentiel là. L'autre, c'est que si c'est sur Hochelaga...

M. DAVID HANNA, commissaire :

1160 Ou Hochelaga.

M. DANIEL CHARTIER :

1165 ... via un viaduc par-dessus l'Assomption. Mais là où il m'apparaît la pire contrainte, là où
ce qu'il y a vraiment, je pense, un problème majeur, c'est les viaducs qui connectent au port. S'il
y a les deux viaducs qui connectent au port, à mon avis, il y a impossibilité de passer un tramway
entre les structures projetées. Et ils semblent absolument pressés, ça a l'air ultra urgent de
construire ça, mais une fois que ça va être construit, c'est comme on vient de fermer la porte. On
1170 a, d'un côté, une dizaine de kilomètres, de l'autre côté, une quinzaine de kilomètres, et là, sur
quelques mètres, on réussit à bloquer toute la chose et on va enlever des potentiels ou bien on
va s'arranger pour que ça coûte une fortune.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1175 O.K. Et ces deux viaducs sont?

M. DANIEL CHARTIER :

1180 C'est les deux viaducs projetés par le Port. Enfin, les deux viaducs, il y a une bretelle qui rentre...

M. DAVID HANNA, commissaire :

1185 Notre-Dame.

M. DANIEL CHARTIER :

1190 ... puis l'autre qui sort.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Et l'autre, Souigny/l'Assomption, c'est ça?

1195 **M. DANIEL CHARTIER :**

Oui, c'est ça.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1200 Merci. J'ai compris.

LA PRÉSIDENTE :

1205 Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons maintenant prendre une pause et nous allons reprendre à 15 h.

1210

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

1215

LA PRÉSIDENTE :

On n'a pas perdu nos joueurs malgré la longue pause. On a fait une pause plus longue parce que ça avait été un petit peu plus rapide. Donc on va recommencer tout de suite avec le mémoire de madame Maude Landreville et de monsieur Patrick Morency en santé publique. Est-ce que vous avez une présentation? Oui. Alors, bonjour! On vous écoute.

1220

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1225

Désolée du délai. Merci de nous recevoir. Je me présente. Moi, c'est Maude Landreville, je suis agente de recherche à la Direction de santé publique de Montréal. Je suis accompagnée du docteur Patrick Morency à la santé publique de Montréal également.

1230

On a déposé un mémoire qui porte sur trois points : principalement l'aménagement dans le secteur, l'importance de diminuer l'exposition au niveau du bruit; la cohabitation avec les activités industrielles; et ensuite, en troisième lieu, le système routier. Maintenant, aujourd'hui, on a décidé de vous en présenter un des trois points, comme on n'a pas tant de temps, puis il y a une question aussi de priorisation. Et dans l'étude qui a été soumise, notamment sur le bruit dans le secteur, on voit que le bruit est partiellement dû et principalement, en fait, dû à la circulation.

1235

Dr PATRICK MORENCY :

1240

Bonjour! Donc je vais principalement vous parler du transport et du prolongement de Souigny en trois points. Le premier, brièvement, mon premier point, c'est que les impacts, je pense, sur la santé publique du transport et de la circulation motorisée, le camion et l'automobile, je pense qu'ils ne sont plus à démontrer, ils sont largement reconnus, soit via les émissions

1245 polluantes, les oxydes d'azote, le bruit ou les collisions routières. Ça, c'est bien connu. Et ces impacts-là dépassent évidemment le secteur à l'étude pour comprendre l'ensemble de Mercier-Hochelaga et la circulation de transit qu'il y a entre la 25 et le centre-ville. Donc ça, c'est un point qui est largement reconnu.

1250 Notre deuxième point concerne le camionnage. D'un point de vue de santé publique, c'est sûr qu'il serait souhaitable de voir le volume de camionnage diminuer. On comprend que c'est plutôt le contraire qui est planifié, et dans ce contexte-là, on comprend la pertinence de voie exclusive dédiée au camionnage de qualité. Cependant, il nous semblerait préférable qu'elle soit dans l'emprise actuelle, les emprises actuelles routières, puis on ne comprend pas bien comment la nécessité de voie exclusive pour le camionnage justifie le prolongement de Souigny et le type de lien, de connexion, qui est proposé entre Souigny et l'Assomption.

1255 Et c'est le troisième point, brièvement qui porte sur la circulation de transit automobile et le lien proposé entre Souigny et l'Assomption. Écoutez, de notre point de vue, moi, je suis un médecin en santé publique mais il nous semble que Souigny, c'est un peu comme un vestige d'une autoroute qui n'a pas été construite entre la 25 et le centre-ville. Hochelaga-Maisonneuve est un des quartiers à Montréal qui souffre le plus de la circulation de transit – automobile, 1260 j'entends, pas camion – elle souffre aussi de la circulation de camionnage, et ce n'est pas par hasard que Hochelaga-Maisonneuve a les taux d'enfants blessés suite à une collision les plus élevés à Montréal.

1265 Alors, dans ce contexte-là, on comprend mal d'un point de vue santé publique la pertinence de prolonger Souigny, d'une part, de faire une connexion à flot continu avec l'Assomption et donc de fluidifier et de favoriser la circulation automobile vers Hochelaga et vers Notre-Dame. Il nous semblerait plus pertinent d'avoir, au contraire, l'objectif de réduire la circulation de transit plutôt que de la favoriser ou de fluidifier les déplacements en transport collectif en direction du centre-ville.

1270 Je sais que ce sont peut-être des sujets qui dépassent le cadre de votre commission,

1275

mais nous voulions quand même souligner que l'échangeur proposé, en tout ça selon les deux concepts qu'on a pu voir circuler, puis excusez-nous s'ils ne sont pas exacts, mais des bretelles à voie continue, qui permettent la connexion entre Souigny et l'Assomption, nous semblent favoriser l'accroissement de circulation de transit, nous semblent accroître la capacité, fluidifier la circulation à la fois vers Hochelaga et vers Notre-Dame.

1280

On pense qu'il faut distinguer le besoin d'une voie exclusive de camionnage, peut-être dans les emprises actuelles. Est-ce que c'est possible via Dickson? Je ne sais pas. Mais il faut distinguer ce besoin-là du prolongement de Souigny et de la connexion avec l'Assomption qui pourrait favoriser et fluidifier la circulation automobile à travers Mercier-Hochelaga-Maisonnette.

1285

Donc ce serait donc, en tout cas en matière de transport, ma principale recommandation, si j'ose dire, mais je vais être ouvert à vos questions. Ce serait, si possible, d'énoncer clairement la volonté de réduire la circulation de transit automobile à travers Mercier-Hochelaga-Maisonnette et de ne pas la favoriser par un aménagement routier qui rend possible le déplacement de plus de voitures ou plus rapidement en direction de Hochelaga ou de Notre-Dame.

1290

J'espère que... La présentation est brève. En tout cas, on a décidé de présenter seulement sur ce point-là, mais on est ouverts à vos questions. En espérant que c'était compréhensible. Merci.

1295

LA PRÉSIDENTE :

1300

Donc il y a dans la vision proposée par la Ville avec ce lien mais avec toute la vision, il y a un objectif, en tout cas, émis de désenclavement. Et vous, vous seriez plutôt pas trop favorables à cette idée.

Dr PATRICK MORENCY :

1305 C'est qu'il faut distinguer, selon nous, mais c'est à vous de me dire si je suis dans l'erreur, Madame la Présidente, mais il faut distinguer le désenclavement qui est peut-être le prolongement de l'Assomption, effectivement, d'une part, et la connexion de l'Assomption avec Souigny.

LA PRÉSIDENTE :

1310 O.K.

Dr PATRICK MORENCY :

1315 C'est autre chose. Parce que la connexion avec Souigny, déjà est problématique. C'est pas tant un désenclavement que de favoriser, rendre le quartier perméable à la circulation de transit, d'une part. Et c'est encore plus flagrant considérant le type d'aménagement qui est proposé, des bretelles autoroutières, donc plutôt de type échangeur à flot continu qui entre sur l'Assomption. Et donc, ce type d'aménagement là nous semble, en tout cas, en toute humilité, plus propice à favoriser la circulation de transit que le désenclavement.

1320

LA PRÉSIDENTE :

1325 O.K. Et puisque le Port est situé – enfin, des activités du Port sont situées dans cette zone, est-ce que vous avez des solutions de rechange pour les camions qui rentrent ou qui sortent du port?

Dr PATRICK MORENCY :

1330 Je vous avoue ne pas avoir étudié suffisamment la dynamique du camionnage dans le Port et les accès, mais j'ai été un peu surpris, puis peut-être que l'accès via Dickson ne sera pas

1335 considéré. Mais, honnêtement, on n'a pas assez étudié la dynamique du camionnage. Simplement, on soulignait que ça devrait être un enjeu séparé de celui du prolongement de Souigny qui représente une barrière d'abord, une fracture dans le quartier, mais qui a aussi des impacts parce qu'il favorise la circulation et l'accès entre la 25 et le centre-ville en automobile.

1340 Pour le camionnage, je n'ai pas de solution autre que de recommander, si possible, l'étude d'un lien en voie exclusive réservée, mais dans l'emprise routière actuelle, que ce soit Dickson ou ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

1345 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

1350 Peut-être prenant votre propos de circulation accrue due à cette nouvelle fluidité, si nous avons bien compris l'enjeu du Port et du camionnage, l'objectif était, ce que l'on comprend, de sortir justement les camions de la trame urbaine ordinaire, disons Notre-Dame, Dickson et autres, et de les refouler sur ce nouvel axe Assomption/Souigny. Bon. Pour vraiment les sortir, quoi, des rues on va dire urbaines normales.

1355 Cependant, si j'ai bien compris votre intervention, vous dites que ceci, par contre, crée une opportunité au navetteur auto de s'en servir à ses propres fins et que vous ne comprenez pas, si j'ai bien compris, les liens avec Assomption qui va plus haut que Souigny et que cette partie-là, vous ne la voudriez pas ou quoi? J'ai pas trop...

Dr PATRICK MORENCY :

1360 Non, mais... Oui, oui, c'est exactement le sens de notre propos. C'est que le prolongement de Souigny, puis l'échangeur qui est proposé tel qu'on le voit sur le concept, nous

1365 semble à peu près similaire à un échangeur autoroutier qui voudrait favoriser, fluidifier la circulation automobile entre la 25, Notre-Dame, puis Hochelaga. Et ça, c'est un problème distinct et indépendant de la voie routière exclusive pour le camionnage. Et on se demande s'il n'est pas possible de faire l'un sans l'autre. Est-ce qu'il est possible de favoriser une voie exclusive de camionnage, dont le design idéal reste à parfaire, je pense, mais tout en maintenant l'objectif de ne pas rendre le quartier encore plus perméable à la circulation automobile.

1370 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

O.K. J'avais une autre question mais vous ne vous êtes pas adressé à cela. C'est à la partie de votre mémoire qui concerne le bruit et les risques à la santé. Mais vu que vous avez rien dit là-dessus, c'est un peu difficile... Enfin, j'ai une question précise, mais...

1375 **Dr PATRICK MORENCY :**

1380 Mais je vous en prie. On a, par le passé, parce que là, notre position est assez brève ici, mais on a une expertise sur le bruit dans notre équipe. On a fréquemment soumis dans nos mémoires des estimations d'impact de bruit.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1385 D'accord. Bien, dans votre mémoire, vous ciblez bien, je crois, Souigny, Notre-Dame, qui selon les études nous informent beaucoup sur le niveau de bruit qui est très, très fort sur ces deux axes-là. Mais vous ne regardez pas dans votre mémoire le bruit à l'intérieur des quartiers résidentiels enclavés. Or, l'étude faite, qui est en ligne d'ailleurs, faite par l'Atelier 7hz, propose justement, par exemple, la nuit, au niveau de la rue Beauclerk des taux de 48 décibels la nuit, mais avec beaucoup de dépassements de 70 décibels durant la nuit seulement. Puis, similaire, 1390 encore plus sur d'autres rues. Donc je voulais avoir votre expertise sur non seulement ces moyennes qui sont dans les 48 à peu près, plus ou moins, la nuit, qui sont des moyennes, rappelons-le...

Dr PATRICK MORENCY :

1395

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1400

... mais des maxima qui sont fréquemment, souvent, au-dessus de 70, à travers la nuit.

Dr PATRICK MORENCY :

1405

À l'extérieur des domiciles, j'imagine.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Oui, à l'extérieur des domiciles et pas mesurés à l'intérieur. Mais de la rue. Est-ce que vous avez une expertise à offrir sur ces mesures dans les quartiers résidentiels?

1410

Dr PATRICK MORENCY :

1415

Bon, les experts spécifiques sont mes collègues, mais le message de santé publique est clair. Vous avez raison que le bruit engendre des problèmes sur la santé et qu'il y a des seuils recommandés par l'OMS pour protéger la santé des gens. Et ces seuils-là sont sur 24 heures de 55 décibels et de 40 décibels la nuit. Donc les chiffres que vous mentionnez sont au-delà des seuils recommandés par l'OMS pour protéger la quiétude et la santé des gens. Autant leur sommeil que les maladies cardiovasculaires lorsqu'il s'agit d'une exposition chronique.

1420

Évidemment, l'impact du bruit sur la santé, sur les perturbations que ça engendre, va être lié à la durée du bruit et à son moment. Donc c'est sûr que si ça survient la nuit particulièrement, si vous me dites que c'est 48 la nuit, ce ne sont pas des... Donc ça dépasse clairement les niveaux recommandés par l'OMS.

1425 Ce qu'il faudrait voir... Donc la position de la santé publique et de mes collègues, les experts sur le sujet, c'est que c'est clairement pas souhaitable de dépasser les seuils de l'OMS. Le dépassement de ces seuils-là, c'est associé à des problèmes de santé dans la population et, d'autre part, ce qui serait souhaitable de voir, c'est à l'intérieur des résidences, en tout cas, la construction ou le design des bâtiments permet d'avoir des bruits inférieurs à ceux mesurés à
1430 l'extérieur, mais si vous me dites que ça dépasse 48, c'est quand même très préoccupant.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Ça, c'est la moyenne, oui.

1435

Dr PATRICK MORENCY :

Oui.

1440

M. DAVID HANNA, commissaire :

Et, d'ailleurs, l'étude qualifie ces normes de calme.

Dr PATRICK MORENCY :

1445

Non.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1450

Ces données de calme, je veux dire.

Dr PATRICK MORENCY :

1455

Non, non. En tout cas, au meilleur de ma connaissance, 48 décibels en moyenne – donc c'est en moyenne, en continu...

M. DAVID HANNA, commissaire :

En moyenne, la nuit, oui.

1460 **Dr PATRICK MORENCY :**

1465 Donc la moyenne dépasse le seuil recommandé par l'OMS. On ne peut pas qualifier un tel environnement de calme, d'autant plus que c'est la nuit. Que c'est un bruit, si c'est associé à la circulation, par exemple, sur l'artère, qui est relativement continu, qui va jusqu'à tard dans la nuit, non, ce n'est certainement pas souhaitable. Et d'un point de vue de santé publique, nos recommandations sont assez claires à cet effet.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1470 O.K. Merci.

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1475 J'aimerais simplement ajouter que comme santé publique, on soutient aussi la réalisation de quartier favorable à la santé. Donc par l'entremise de nos partenaires, puis je sais que la Table de concertation Mercier-Ouest en santé travaille actuellement à une étude, à la fois sur la qualité de l'air et sur le bruit. Parce que je sais aussi qu'il y a des secteurs qui font l'objet de revitalisation urbaine intégrée, puis pour avoir vu l'étude, on voit effectivement que les niveaux de bruit élevés sont le long de Haig et de Dickson.

1480

1485 Donc même si on propose effectivement de revoir l'aménagement des emprises actuelles, il faut considérer ces niveaux de bruit là, et de pointe et de moyenne. Parce qu'effectivement, ça... Puis, je dirais même il faut considérer le point de vue citoyen parce que la façon dont le bruit voyage, dans les mesures de mitigation, il y a une question de distance, mais il y a aussi de grandes variations d'un point à l'autre.

LA PRÉSIDENTE :

1490 Justement, je voulais vous demander, dans votre document quand vous parlez de mitigation, vous nous dites qu'à la lumière d'expériences ailleurs, à Vancouver, Toronto, New York et Chicago, il y a des choses qui ont fonctionné en mitigation, en transformation des zones industrielles. Est-ce que, si on se projette plus tard dans la vision, si on rêve là, qu'est-ce qui a fonctionné dont on pourrait s'inspirer à Montréal?

1495 **Mme MAUDE LANDREVILLE :**

L'étude qui est citée dans le mémoire, ce n'est pas tant en milieu industriel, mais effectivement je pense que ce qui était dit, c'est que c'est l'importance de mettre en place une réglementation. Donc le propos, c'était, oui, des incitatifs alliés à de la réglementation contraignante peuvent nous amener plus loin quand il est question d'aménagement durable. 1500 Mais je pense que l'écoquartier – pardon, pas écoquartier – la zone, l'écoparc industriel qui est entrevu ici serait une zone toute désignée pour justement faire preuve d'innovation.

1505 Donc de ce point de vue là, il y a toutes sortes de certifications qui existent, puis il y a des certifications qui peuvent s'attacher seulement qu'aux bâtiments. Je sais qu'il y a le centre de transport de la STM qui va être LEED version 4, si je ne me trompe pas, mais je sais aussi que la STM travaille avec ENVISION, une autre certification pour le réaménagement de certaines de ses stations de métro. Donc il y a plusieurs sortes de balises comme ça, puis il me semble qu'on pourrait s'inspirer de ces balises-là pour définir un cadre réglementaire contraignant pour les 1510 futurs propriétaires ou même ceux qui sont là actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

1515 D'accord, merci. Je vous remercie beaucoup et puis nous avons votre mémoire. Juste une petite question de rectification pour le mémoire. On est dans un exercice de vision et ce n'est pas encore un PPU. La Ville n'a pas proposé le PPU. Juste parce que dans le document, on

parlait d'un PPU, mais pour l'Assomption Sud, on est dans un exercice de vision. Mais ce n'est pas grave.

1520 **Mme MAUDE LANDREVILLE :**

Ça me permet de poser une question. J'ai déjà demandé, mais pour clarifier, à ce moment-là, est-ce que le PPU va aussi faire l'objet d'une consultation publique?

1525 **LA PRÉSIDENTE :**

Il n'y a pas de PPU de déposé ou d'envisagé à cette étape-ci. Ça se peut qu'il n'y en ait pas du tout. La Ville va réfléchir ensuite au règlement qu'elle décide d'adopter, mais on n'est pas dans un exercice de PPU.

1530 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

À date, il y a juste un PIIA.

1535 **Mme MAUDE LANDREVILLE :**

Oui.

1540 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Mais il n'y a pas de PPU.

1545 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais ça se peut qu'il n'y en ait pas.

M. DAVID HANNA, commissaire :

C'est ça, actuellement.

1550

Mme MAUDE LANDREVILLE :

Non, actuellement. C'est un exercice de vision...

1555

M. DAVID HANNA, commissaire :

On ne sait pas.

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1560

... puis ça se peut que l'idée même du PPU soit rejetée. Mais s'il y avait un PPU, il ferait l'objet d'une consultation peut-être à l'échelle de l'arrondissement, si je ne me trompe pas.

LA PRÉSIDENTE :

1565

Ça, c'est à la Ville de décider. L'Office, nous, on reçoit les mandats quand la Ville a décidé.

Mme MAUDE LANDREVILLE :

1570

Très bien, merci.

Dr PATRICK MORENCY :

1575

Je vous remercie parce que j'avais vraiment de la difficulté à situer le niveau de recommandation. D'ailleurs, on n'a pas fait beaucoup de recommandations très spécifiques.

LA PRÉSIDENTE :

1580 Non, mais c'est tout à fait dans le ton parce qu'on est dans un exercice de vision. Vraiment, la Ville est en train de réfléchir à sa vision pour ce terrain.

Dr PATRICK MORENCY :

1585 Donc la vision de réduire à la source, de réduire les volumes, l'exposition et les volumes de circulation pourraient s'inscrire, par exemple...

LA PRÉSIDENTE :

1590 Oui.

Dr PATRICK MORENCY :

1595 Un tel énoncé pourrait s'inscrire dans votre rapport.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui, oui.

1600 **Dr PATRICK MORENCY :**

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Alors, maintenant, nous allons entendre monsieur Michel Leblanc de la Chambre de commerce de Montréal.

M. MICHEL LEBLANC :

1610

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

1615

Bonjour! Alors, on vous écoute.

M. MICHEL LEBLANC :

1620

Voilà. Juste peut-être me préciser quel temps vous accordez pour...

LA PRÉSIDENTE :

1625

Oui. Alors, c'est une dizaine de minutes de présentation, puis une dizaine de minutes pour un échange ensuite.

M. MICHEL LEBLANC :

1630

Parfait. Alors, étant donné que j'ai dix minutes et que vous avez reçu le mémoire, je ne vais pas couvrir l'entièreté du mémoire par définition. Je vais commencer avec un constat général sur le fait qu'on connaît présentement une période à laquelle on est peu habitués, c'est-à-dire une période d'effervescence économique comme, malgré nos cheveux un peu pâles, on n'a pas connu de notre vivant. Cette période d'effervescence qu'on connaît présentement est une période qu'on doit voir comme étant très positive. On a connu historiquement à Montréal des conditions plus difficiles au niveau de l'emploi, au niveau d'une certaine pauvreté relative, faiblesse d'investissements, faiblesse, je dirais, de l'écosystème économique, et heureusement,

1635

Ça se traduit de diverses façons. Ça se traduit notamment par des investissements sur

1640 l'île de Montréal, ça se traduit par une effervescence au centre-ville, ça se traduit aussi par, je dirais, du rêve citoyen que la vie se transforme pour le mieux.

Il y a un concept en consultation la semaine dernière qui a été avancé par un commissaire qui était : « Quel est l'idéal moral qu'on recherche? » Et dans cette zone-ci, l'idéal moral qu'on doit rechercher, c'est comment faire en sorte de tirer profit d'un des actifs les plus stratégiques dans un écosystème comme le nôtre qui est le Port de Montréal. Il n'y a pas d'autres ports dans la région, il y a une croissance qui va se faire éventuellement vers la Rive-Sud, mais actuellement, le Port de Montréal est aussi stratégique que l'internet peut l'être ou qu'un aéroport peut l'être.

1650 Ce premier principe doit être très important. Il y a des citoyens qui habitent à proximité, il y a du transport, il y a des réalités autres que celles d'un complexe industrialo-portuaire, mais la réalité, c'est que c'est le seul dans la région. Et d'un point de vue économique – et c'est pour ça que la Chambre de commerce et son président sont ici aujourd'hui – c'est pour dire à quel point c'est important d'en tenir compte dans notre vision du développement dans le secteur.

Le secteur est un secteur qui a souffert dans le passé et qui fait partie d'une zone est de l'île qui a été négligée. Et présentement, il y a une espèce de déploiement de ressources, d'intelligence, pour relancer l'est de l'île qui va amener des efforts majeurs de décontamination de terrains, qui va amener des efforts majeurs d'attraction d'investissements et de création d'emplois de qualité. Et ça touche l'est de l'île, pas seulement ici. Donc, encore là, des types d'investissements qu'on pourrait rêver d'avoir ici, au sens de la proximité de la zone industrialo-portuaire, vont peut-être avoir lieu aussi à d'autres endroits dans l'est de l'île, l'objectif étant d'attirer ici des emplois pour les gens de l'est de l'île pour que cette performance économique bénéficie aux gens de l'est de l'île.

Dans le cas qui nous préoccupe, ce que ça veut dire, c'est qu'une des assises fondamentales des décisions qu'on doit prendre devant nous, c'est de s'assurer que le Port peut jouer son rôle dans la chaîne logistique de façon optimale : accès par camion, accès par train,

1670

accès par bateau, accès des employés qui vont y travailler et éventuellement localisation à proximité d'entreprises de services qui vont rendre le Port plus performant et qui vont grandement bénéficier du port.

1675 Dans ce contexte-là, ce qui est préconisé, c'est d'abord de s'arrimer avec la vision du gouvernement du Québec qui a identifié des zones industrialo-portuaires et celle-ci en fait partie. Et donc de faire en sorte que les décisions prises par la Ville de Montréal soient conséquentes avec les décisions prises par le gouvernement du Québec. Qu'il n'y ait pas de dissonance entre des visions de paliers de gouvernement pour la même zone, ce qui serait à la fois probablement
1680 frustrant pour bien des gens, mais surtout qui viendrait inhiber des dynamiques de développement économique.

En même temps, ce qu'on dit évidemment c'est que historiquement, on a des résidences qui s'y sont installées, tout comme on en a à côté d'aéroports, tout comme on en a à côté de
1685 certaines autoroutes, puis on finit par avoir des résidents qui voudraient que l'environnement immédiat soit autre que ce qu'il était dès le départ. Donc on voudrait un aéroport où il n'y a pas d'avions qui font du bruit. On voudrait des autoroutes où il y a moins de voitures, puis on voudrait un port qui n'amène pas de camions, puis qui n'amène pas de poussière, puis qui n'amène pas de bruit.

1690 La réalité, c'est le Port, il fonctionne et il doit continuer de fonctionner pour la santé de l'économie en général.

Ce qui nous amène à parler de la réglementation qui est nécessaire et de la
1695 réglementation qui, en même temps, doit tenir compte des exigences de fonctionnement d'une infrastructure industrialo-portuaire et qui en même temps doit tenir compte de la proximité de riverains. Et ce que ça veut dire, par exemple, c'est d'admettre qu'il y a du camionnage et que le camionnage dans toutes les rues est une nuisance. Et que le camionnage gagnerait à être drainé sur des accès privilégiés.

1700

Évidemment, sur ces accès-là, ça veut dire plus de densité de camions, plus de bruit, plus de poussière. Mais on n'en sort pas. Si on ne veut pas de camions, on ne veut pas de port. Si on veut un port qui fonctionne, on doit avoir du camion. Et si on veut une qualité de vie pour les citoyens, on doit canaliser là où ça va avoir lieu, et après ça, voir dans quelle mesure des mesures de mitigation, des murets, des réglementations sur les niveaux sonores durant la nuit, des réglementations sur le nombre de déplacements durant la nuit pourront être mis en place.

1705

L'autre élément qui est important, puis je vous écoutais tout à l'heure, c'est qu'on est souvent en train d'examiner la réglementation pour le futur en fonction des problèmes passés. Devant nous, le véhicule électrique s'en vient. Il s'en vient autant dans les installations portuaires, et ça va probablement être là que ça va se produire en premier. Ce qu'on voit à travers le monde, c'est qu'en site propre, le véhicule autonome électrique se généralise. En site externe, le véhicule électrique, pas tout de suite autonome, va se mettre en place. Et si on pense donc que devant nous, on veut mettre des niveaux maximum pour le bruit, probablement que ça ne sera pas ça l'enjeu. Il y a un enjeu peut-être de fréquence qui va s'installer. Éventuellement, il y aura peut-être un enjeu de poussière, mais ça ne sera pas un enjeu de bruit.

1710

1715

Donc on peut passer beaucoup de temps à réfléchir sur les niveaux de bruit, mais les niveaux de bruit sont appelés à baisser. Même chose pour la machinerie dans le Port lui-même, ça va évoluer de soi. Donc de ce point de vue là, je ne pense pas que c'est là qu'est l'enjeu le plus important.

1720

Dans les aménagements autour du port, nous avons préconisé à plusieurs reprises de reprendre une idée qui avait été amenée par le Port lui-même et c'est de dire qu'à défaut de pouvoir donner accès littéralement les pieds dans l'eau, donner accès au fleuve aux citoyens, on pourrait à certains endroits créer des talus très élevés qui permettraient aux citoyens d'admirer l'activité portuaire. On le voit à travers le monde, on l'a vu ailleurs, un port qui fonctionne, et comme un aéroport, c'est d'un intérêt souvent pour les gens de s'approprier un actif qui est dans le coin et qui a l'air mystérieux derrière une grille, mais qui peut être intéressant si on peut le voir de haut.

1725

1730

1735 Donc, encore là, c'est de dire que dans l'aménagement à proximité du Port dans cette zone-là, comment on pourrait créer des situations où le citoyen habitant dans le quartier est fier de voir toute l'activité qui s'y déroule et ne le voit plus comme étant l'ennemi mystérieux qui fait du bruit et qui m'empêche d'avoir accès au fleuve, mais plutôt comme étant une activité normale d'une ville en plein développement.

1740 Finalement, pour aller rapidement, je dirais qu'il faut être attentif aux entreprises qui ont besoin de se localiser à proximité d'un port et qui, à travers le monde, se localisent normalement à côté des ports. Et donc, dans la volonté de contrôler le type d'entreprises qui s'installeraient dans le quartier, il faut tenir compte encore une fois qu'il y a un seul port, qu'il y a un seul type d'endroit où des entreprises de cette nature vont chercher à se localiser et ne pas chercher à empêcher ces entreprises-là de s'y localiser.

1745 Ça peut vouloir dire, par ailleurs, de donner certaines orientations. Il y a du manufacturier léger qui avait évacué les grandes villes, qui revient dans les grandes villes. Et on pourrait penser à du manufacturier léger qui utilise des technologies de pointe, qui crée des emplois à haute valeur ajoutée et qui gagnerait aussi à s'installer à proximité du port, qui pourrait s'installer ailleurs dans l'est de l'île, et on pense qu'il va y en avoir, mais on pense qu'à proximité du port, il
1750 pourrait y en avoir.

L'essentiel de nos recommandations, comme vous le voyez, sont sur l'activité économique à préserver et à mettre en place à proximité du port, incluant tout le transport des marchandises qui doit y avoir accès.

1755

LA PRÉSIDENTE :

1760 Merci beaucoup. Alors, on a quelques questions. Je voulais vous poser premièrement comme question dans vos recommandations, vous nous dites bien de ne pas dézoner l'industriel, de ne pas changer le zonage industriel, de ne pas trop augmenter la réglementation, mais en même temps, de bien développer un plan complet et cohérent de mesures pour

l'environnement du quartier.

1765 On se demandait, est-ce que les acteurs privés, comment pourrions-nous mobiliser les acteurs privés pour être partie prenante de ce plan-là, si on ne change pas le zonage, on ne fait pas de règlement, mesures incitatives. Si on rêve, comment on pourrait mobiliser les acteurs privés?

1770 **M. MICHEL LEBLANC :**

1775 Dans un rapport d'un comité que je présidais l'automne dernier, qui est un comité qui avait été mis en place à la demande de la mairesse de Montréal sur l'aménagement économique du territoire, on préconise pour l'est de l'île – et ça peut être pour des sous-sections de l'est de l'île – de créer des comités en amont qui incluraient à la fois les joueurs principaux – dans ce cas-ci, on peut penser au port, on peut penser à des associations de résidents, on peut penser à des associations de commerçants – mais on peut penser aussi à Hydro-Québec, aux entreprises de services publics, et à la Ville, et ces entreprises-là, ces partenaires-là et cette Ville-là pourraient en amont déterminer entre autres quels sont les terrains à décontaminer en priorité dans la zone.

1780 Un des objectifs qu'on devrait poursuivre, c'est décontaminer des lieux ou créer des terrains disponibles qui vont être des effets de levier, des étincelles d'amorçage et ce qu'on pense, c'est que les signaux qu'on reçoit d'entreprises désireuses d'investir dans l'est sont tels que si les terrains sont bien mis en valeur, quelques terrains, les investissements initiaux vont avoir lieu et là, la roue de décontamination ou de préparation des autres terrains va avoir lieu.

1785 Le dernier point qu'on insiste beaucoup, c'est dans cette zone-là, ce n'est pas aussi problématique qu'ailleurs dans l'est, mais c'est qu'on ne peut pas dire que l'investissement et le développement va se faire et qu'ensuite, on mettra le transport en commun. La décision d'investir maintenant, surtout si on parle d'entreprises de manufacturier léger, va souvent avoir lieu s'il y a

1790

1795 une accessibilité par transport en commun. Et donc, il y a lieu de dire que la STM, pour avoir un budget de déploiement de ligne de transport en commun, non rentable, de façon à créer une dynamique favorable pour des types d'investissement dans le secteur.

1800 Évidemment, c'est encore plus dans l'est, je dirais, déstructuré où ça, ça ferait une grande différence, mais dans les abords du port, il y a des endroits où du transport en commun bien fait amènerait un type de développement pour les citoyens qui serait plus intéressant.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1805 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

1810 Bonjour! Je vais vous ramener un petit peu plus au parc industriel comme tel qu'au port. Il existe dans l'île de Montréal plusieurs parcs industriels qui ont différents modèles, etc. Je vous demanderais de façon plus macro, quelles seraient les deux ou trois conditions gagnantes, dirait l'autre, pour qu'un parc industriel fonctionne et atteigne ses objectifs?

M. MICHEL LEBLANC :

1815 C'est clair qu'on devrait s'attarder à tout ce qui est lien fonctionnel et structurel avec le Port. La caractéristique première, c'est cet actif stratégique. Je pense qu'on oublie à quel point un port est un actif stratégique unique. Et il y a des entreprises, que ce soit au niveau de l'entreposage, au niveau des services qu'ils offrent, qui gagnent à être à proximité. Et si on veut créer un site durable de développement économique, il faut que ce site-là soit bien imbriqué dans la logique de proximité avec le Port. Et là, ces entreprises-là vont vouloir y rester, vouloir se développer, se moderniser, éventuellement créer des jobs à long temps.

1820 Donc je dirais la condition gagnante première, c'est d'être attentif à ne pas y localiser là

1825 des entreprises qui n'ont rien à voir. Prenons un exemple. Pourquoi on mettrait là des entreprises de jeux vidéo? Ça pourrait être intéressant. La réalité, c'est que ça n'a aucun lien avec la proximité d'un port. Il y a d'autres endroits à Montréal qui seraient plus susceptibles d'être intéressants pour y localiser une entreprise de jeux vidéo.

1830 Le deuxième élément, c'est probablement d'avoir des mécanismes assez fluides de relations avec les citoyens, de façon à ce que lorsqu'il y a de frustrations, ça soit discuté mais dans un optique où on sait que c'est une zone industrialo-portuaire qui ne va pas changer. Si on se localise à proximité d'une autoroute, on est à proximité d'une autoroute, on est à proximité d'un port, ça n'empêche pas de vouloir en parler, ça n'empêche pas de devoir écouter et éventuellement d'avoir des mécanismes de solution.

1835 Et le dernier point c'est de s'assurer que les paliers de gouvernement qui investissent – et là, je pense au gouvernement du Québec qui veut en faire une zone industrialo-portuaire parmi les plus performantes au Québec – le gouvernement fédéral qui est derrière le Port de Montréal dans bien des investissements, et la Ville de Montréal qui est dans les services publics et de la mitigation, qui sont présents, les trois niveaux de gouvernement, avec le secteur privé. Les trois conditions.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

1845 Vous nous avez parlé aussi de la création d'un comité en amont qui travaillerait ensemble, etc. C'est un petit peu cynique, je vous dirais : « *Yet another committee.* » Il en existe des tonnes. À peu près tous les mémoires qui sont présentés devant nous, nous disent : « Il faut un comité de concertation, il faut un comité de citoyens, il faut pas... ». En deux mots, il n'y en a pas un qui existe déjà, qui pourrait faire la job?

1850 **M. MICHEL LEBLANC :**

Oui et non. C'est-à-dire que je serais très prenant de dire partons d'un comité qui existe

1855 et donnons-lui un mandat officiel de planification à partir d'un mandat de ville sur le terrain avec, je dirais, l'implication du Port et l'implication des joueurs. Moi, je pense que des comités existent sans mandat officiel, et donc qui fonctionnent à partir de leur propre intérêt et leur propre mandat qu'ils se donnent eux-mêmes.

1860 Reconnaissons qu'il y a un lieu qui est absolument essentiel pour cette cohabitation et pour ce développement futur. Donnons-lui un mandat, faisons une évaluation au bout de trois à cinq ans. Est-ce que ça livre la marchandise? Mais, à mon avis, c'est comme ça qu'on devrait dorénavant planifier des développements sur des terrains donnés, des territoires donnés.

1865 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Hanna?

M. DAVID HANNA, commissaire :

1870 Oui. J'ai perçu ce que je crois être une certaine contradiction entre votre 5^e et 6^e recommandation possiblement. Je voulais juste voir s'il y avait moyen d'éclaircir sur cette question. Dans votre recommandation 6, vous dites en préambule que : « *La planification territoriale doit miser sur des aménagements et des mesures d'atténuation qui peuvent devenir des attraits en soi comme parc, promenade, piste multifonctionnelle.* » Ce qui nous amène donc à la recommandation 6 : « *De déployer un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation et doter celles-ci de ressources adéquates.* » Mais avant ça, la 5^e dit que : « *Aucune conversion de terrain zoné industriel en autre fonction.* »

1880 Alors, ma question est : est-ce que vous seriez apte à réfléchir là-dessus, à nuancer ce propos? Parce que vous savez qu'il n'y a pas vraiment de territoire zoné vert ou autre chose. C'est comme une contradiction perçue.

M. MICHEL LEBLANC :

1885

Je comprends la contradiction perçue. Ce que je pense, c'est que des bandes étroites de terrain qui ne feraient pas en sorte que des grands espaces industriels sont dénaturés, mais qui feraient en sorte qu'on transforme notre perception des zones industrielles comme étant pas des zones *no man's land*, mais comme étant des zones qu'on peut traverser et qui témoignent de l'activité humaine dans une ville avec un port, avec des entreprises.

1890

On est dans une dynamique, quand on parle de zone industrielle, c'est une zone où on ne devrait pas se déplacer, c'est une zone où on ne devrait pas aller, puis c'est une zone où il n'y a pas d'attrait à mettre en valeur, il n'y a pas d'effort à mettre en valeur la zone industrielle. C'est ce que je faisais référence en disant qu'à travers le monde, ce qu'on voit présentement, c'est d'essayer de recréer chez le citoyen un sentiment de fierté par rapport aux activités portuaires entre autres. Des activités portuaires, c'est barricadé avec des grandes grilles, puis on ne veut pas y aller, puis c'est dangereux, puis c'est peut-être une zone qui est sous contrôle douanier.

1895

1900

Ce qu'on dit, c'est est-ce qu'on peut créer dans cette zone-là des espaces où le citoyen va aller, de la même façon qu'à côté de Dorval-Trudeau, il y a des endroits où les gens vont, puis les *trippeux* d'avion, ils regardent les avions, puis ils regardent l'activité aéroportuaire, puis ça éveille peut-être des passions, des désirs, bon. C'est ça qu'on devrait essayer de créer, un sentiment de fierté sur la présence du Port qui n'est plus une nuisance mais qui est une activité que je peux expliquer à mon enfant, à ma fille, à mon fils.

1905

Alors, c'est cette cohabitation-là. Alors, ça peut paraître paradoxal, si on pense qu'on veut tout transformer en grand espace vert, mais si on dit créons des espaces citoyens, accessibles, agréables, à proximité de ces zones industrielles, on pourra changer la perception de ce qu'est une zone industrielle dans une ville.

1910

M. DAVID HANNA, commissaire :

1915

O.K. Donc si je poursuis, vous seriez donc prêt à appuyer la vision de la Ville quant à créer des corridors...

M. MICHEL LEBLANC :

1920

Oui, tout à fait.

M. DAVID HANNA, commissaire :

... ou d'accès à des corridors verts.

1925

M. MICHEL LEBLANC :

Tout à fait. Et là, il faudra voir où on localise ces corridors-là. Est-ce qu'on vient valider des terrains...

1930

M. DAVID HANNA, commissaire :

Bien sûr.

M. MICHEL LEBLANC :

1935

... qui auraient des fonctions... Mais dans l'optique de dire est-ce que le citoyen peut y avoir accès, traverser ces zones-là dans un environnement qui lui est agréable et voir et constater? Oui.

1940

M. DAVID HANNA, commissaire :

Bien, je pense ça répond à la nuance. Voilà. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1945 Une dernière petite question, juste parce que vous avez des expériences autres que
Montréal, vous nous mentionnez dans le document que Savannah en Géorgie est devenu un
gros lieu de logistique. Est-ce que – c'est juste pour voir si on peut rêver à des choses qu'on
pourrait apporter à Montréal – est-ce qu'ils ont des idées de mitigation, des expériences qu'ils ont
faites, qui vous viennent à l'esprit, qu'on pourrait essayer ici à Montréal justement pour vivre
1950 autour d'une zone qui serait très, très occupée, comme l'ont fait Savannah? Je ne sais pas, là.

M. MICHEL LEBLANC :

1955 Ce que je vous dirais, on est aussi en train de le faire ici, c'est d'utiliser les vieilles zones
portuaires comme étant des zones d'explication de ce qu'est l'activité portuaire. Donc quand on
va à Savannah, on comprend que la grande zone s'est étendue, un peu comme nous à
Contrecoeur éventuellement et partout autour, mais le vieux Savannah lui-même et là où ça avait
lieu historiquement, et ça crée chez le citoyen ou le visiteur une bonne compréhension de l'engin
économique qu'est Savannah. C'est un peu, je pense, ce qu'on devrait faire.

1960 Puis, derrière tout le message, c'est qu'on arrête de voir le Port et sa zone industrialo-
portuaire comme étant un ennui dont on aimerait se passer, mais plutôt de le voir comme étant
une force dont on devrait être fier. Et, ailleurs, on réussit un peu à faire ça.

LA PRÉSIDENTE :

1965 Je vous remercie beaucoup. Madame Laure Goulet Chevalier, s'il vous plaît. On va vous
entendre. Alors, on vous écoute.

Mme LAURE GOULET CHEVALIER :

1970 Oui. Moi, je ne suis pas professionnelle mais je suis une citoyenne qui a des problèmes.

1975 Moi, j'en ai pas par rapport que je porte des appareils, mais ma fille qui reste dans mon logement en bas, autant que ma nièce qui est sur l'autre rue et son copain plus loin, on a des problèmes. On a déjà des problèmes avec la compagnie Lafrance qui mène jour et nuit du bruit. Ils sont collés près de chez nous. L'été, ça sert à rien. Moi, l'air climatisé, je suis pas capable. Je peux ouvrir mes fenêtres, mais j'ai des appareils, j'entends pas. Les autres, ils entendent. On a déjà beaucoup de bruit, de la pollution, puis là, on nous dit qu'ils venir installer d'autre chose chez nous. Ça fait que...

1980

Puis, moi, j'ai toujours trouvé que mon coin, c'était la banlieue dans Montréal. On a juste quatre petites rues sur deux, puis je me suis jamais plainte de la *Johnson & Johnson* qui sentait la poudre. C'était de la pollution aussi mais ça sentait bon. Je me suis pas plainte non plus. La soupe *Lipton*, quand j'arrivais de travailler, puis ça sentait bon, puis le spaghetti, non plus. Comme je vous dis, je viens m'expliquer avec ça. Pour la pollution, je le sais qu'il va y en avoir, puis les diesel, puis tout, puis je ne trouve pas ça comique.

1985

Moi, je ne suis pas dans le milieu, vous voyez, j'ai toujours bien 87 ans, je vais avoir 88. Puis quand je suis arrivée, moi, dans ces coins-là, il y avait déjà la *Canada Metal* qui polluait. Ça, ils ont enlevé ça de là, ça a aidé beaucoup. Le dépôt de l'armée, ils nous ont jamais dérangés. *UAP* nous dérange pas. Comme je vous dis, on est entouré de, on est juste quatre rues. On n'est pas près de l'Assomption, loin de là, mais on a déjà des problèmes avec la compagnie *Lafrance* que, jour et nuit, comme je vous dis, il y a du bruit. *wô wô*, en plus de camions, *wô wô wô*. C'est épouvantable. C'est fait que c'est ça que j'ai à dire.

1995

Puis, en même temps, vu qu'on a déjà des problèmes, s'ils nous augmentent les problèmes, est-ce qu'ils vont nous faire des réductions pour les taxes municipales, la taxe scolaire? Non. Ça fait que c'est pour ça que je vous dis ça, qu'on est bien chez nous, mais il faut faire attention aussi. C'est tout ce que j'ai à dire.

2000

LA PRÉSIDENTE :

2005 Donc c'est plutôt récent que vous avez tous ces problèmes de bruit avec cette compagnie près de chez vous ou ça a toujours été comme ça?

Mme LAURE GOULET CHEVALIER :

2010 Bien, c'est depuis qu'ils sont arrivés là. Ça fait pas longtemps, là. Je pense que ça fait trois ans, pas plus que ça.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2015 Sur quelle rue vous habitez?

Mme LAURE GOULET CHEVALIER :

Eux autres, ils sont sur Notre-Dame près de la rue Beauclerk.

2020 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Oui.

Mme LAURE GOULET CHEVALIER :

2025 Moi, Émile-Legrand, tout de suite à côté. Puis, vu qu'on a des maisons avec des *driveway*, ça fait que c'est pas des maisons toutes collées ensemble, ça fait qu'à ce moment-là, les bruits, on les entend beaucoup. Comme moi j'ai 30 pieds de terrain de libre à côté de chez nous, ça fait que c'est facile, ça – puis ma nièce sur l'autre rue – à entendre les bruits. Ça fait que
2030 c'est pour ça qu'on a tous nos *driveway*, tout ça, mais moi, tout ce que j'apprécie dans ce coin-là,

c'est que quand on a de la neige, ils nous déneigent vite. Malgré qu'on a tous nos *driveway*. Moi, mon bureau – parce que je travaille encore – il est sur Drolet et Villeray. Puis, là, c'est jamais déneigé. Ça fait que c'est pour ça j'apprécie notre coin, c'est un peu pour ça. Je vous faire rire.

2035

LA PRÉSIDENTE :

Et puis, dans votre coin, est-ce que vous constatez qu'il y a des camions qui prennent vos rues résidentielles ou ça, ce n'est pas...

2040

Mme LAURE GOULET CHEVALIER :

Pardon?

2045

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que les camions prennent vos rues résidentielles? Roulent sur vos rues résidentielles?

2050

Mme LAURE GOULET CHEVALIER :

Bien, sur la rue Notre-Dame.

2055

LA PRÉSIDENTE :

Sur Notre-Dame.

2060

Mme LAURE GOULET CHEVALIER :

Moi, je les entends pas à cause de ça. Mais moi, quand je m'en vais travailler, parce que je travaille encore, je suis chanceuse à mon âge, j'ai un *moses* de bon emploi quand vous

2065 travaillez à 87 ans, mais comme je vous disais aussi, je connais beaucoup de médecins, puis je fais pas de *revenge* chez eux, mais... Je vous dis que moi je prends jamais la rue Notre-Dame, je monte Hochelaga, puis ça va mieux pour me rendre à 1851 – j'ai des clients, on a des clients qui sont là, des médecins – puis ça va plus vite comme ça que de passer par Notre-Dame à cause de tous les camions qu'il y a là, puis ça devient, je vais dire comme on dit, c'est...

2070 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Merci. Est-ce que vous avez des questions?

2075 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Non, c'était ma question, merci.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

2080 Ça va, merci beaucoup, c'est clair.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2085 **Mme LAURE GOULET CHEVALIER :**

C'est bien? Merci.

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

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2095 Alors, maintenant, nous allons pouvoir entendre madame Fréchette et madame Ferguson de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal. On est un petit peu en avance, mais on vous donne deux minutes pour vous installer. J'ai vu que vous venez d'arriver. Donc comme un a un petit peu d'avance, on dit toujours c'est dix minutes de présentation, dix minutes d'échanges, mais si jamais vous avez quinze minutes de présentation, c'est aussi O.K.

2100

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

 Merci de l'accueil express.

2105

LA PRÉSIDENTE :

 On ne fait pas attendre nos participants.

2110

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

 Alors, je me présente, Christine Fréchette, présidente-directrice générale de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal.

2115

Mme DAPHNÉE FERGUSON :

 Daphne Ferguson, directrice aux affaires publiques et affaires gouvernementales à la Chambre de commerce de l'Est.

2120

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

 On est bien contentes d'avoir cette possibilité de venir s'adresser à vous dans le cadre de cette consultation. On a déposé notre mémoire il y a quelques jours.

2125 Quelques mots sur la Chambre, pour commencer. La Chambre de commerce de l'Est
existe depuis un peu plus de 30 ans. C'est une Chambre qui regroupe 1 200 membres qui sont
largement des PME situées sur le territoire. Le territoire débute au boulevard Saint-Laurent
jusqu'à la pointe de l'île. Donc c'est la moitié de l'île de Montréal. C'est une organisation
particulièrement active, je vous dirais. On organise beaucoup d'événements, une cinquantaine
d'événements par année, puis on prend position comme ça dans des consultations qui ont trait à
2130 des enjeux publics.

Alors, bien sûr, la consultation d'aujourd'hui est très importante, puisqu'elle porte, en fait,
sur un secteur qui est stratégique, qui est stratégique pour le développement économique du fait
de sa localisation aux abords du Port de Montréal.

2135 Le Port de Montréal, il faut voir que c'est un actif important dans l'économie québécoise
et on considère que le territoire adjacent au Port de Montréal devrait permettre de profiter des
atouts de cet actif économique.

2140 En fait, la communauté locale et la Ville de Montréal ont tout intérêt à créer dans cette
zone un secteur économique en lien avec les atouts du port et l'intermodalité des transports. On
pense qu'un développement économique qui ne tiendrait pas compte de ça serait une erreur.

2145 Il faut voir que de tous les ports de la côte Est nord-américaine, c'est le Port de Montréal
qui offre l'accès le plus direct et le plus économique aux principaux marchés du centre du
Canada, du Nord-Est et du Midwest américains. Un des éléments qui explique ça, c'est qu'on a
de rails intégrées à l'intérieur du Port de Montréal, ce qui nous permet de sauver de 48 à
72 heures en termes de transbordement des marchandises qui sont transigées au port, ce qui
offre un avantage incomparable par rapport, par exemple, au port à New York.

2150 Le Port, bien c'est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement des industries,
des commerces canadiens, américains, en matières premières et produits divers et également
un catalyseur d'échanges commerciaux pour l'ensemble de ses clients, ici comme à l'étranger.

2155 Donc c'est un actif important à la fois pour les importations, pour les exportations, et on
pense que ça pourrait en devenir un également pour davantage de transformation. Autrement dit,
le secteur à proximité, adjacent au Port de Montréal, pourrait également être envisagé comme un
secteur qui puisse transformer des biens qui sont transigés par le Port, soit pour de l'exportation
ou soit parce qu'ils viennent d'arriver sur le territoire québécois et qu'on pourrait les transformer
2160 avant de les réexpédier, soit au sein du marché canadien, nord-américain ou à l'étranger à
nouveau.

 Donc on pense qu'il y a là une belle possibilité de capter davantage une valeur ajoutée
des biens transigés, si on choisit de développer ce territoire-là en fonction du fait qu'on puisse y
injecter de la valeur ajoutée d'une transformation en fait des biens qui y sont transigés.
2165

 C'est sûr que c'est un territoire qui est adjacent par moment à des zones résidentielles et
on pense que c'est important de prendre ça en considération dans le développement du
territoire. Et c'est ce pourquoi on met de l'avant le concept de gradation des usages. Il est
important – puis c'est valable, on pense, pour ce terrain-là, tout comme l'ensemble de l'est de
2170 Montréal – que lorsqu'il y a cohabitation, présence à grande proximité d'industries et de
résidences, qu'on prévoie des zones tampons.

 Dans ce cas-ci, ça s'applique manifestement et que ces zones tampons puissent être,
2175 par exemple, des bandes de territoire qui puissent accueillir des pistes cyclables, des parcs,
encore des espaces de *coworking*, si l'espace le permet, des entreprises, des commerces de
proximité. Bref, des activités à usage, je dirais, mitoyen, qui permettent de réduire les nuisances
qui peuvent être subies par la population à grande proximité.

 Il est important de développer ces espaces de gradation des usages parce que ce qu'on
constate, c'est que lorsqu'il y a une mauvaise cohabitation, bien, rapidement, le fardeau est porté
par les entreprises. Ça fait en sorte de créer une pression sur ces entreprises-là pour qu'elles
modifient leurs activités, réduisent leurs heures d'opération ou changent les heures d'opération.
Et ça, bien, ça met en péril nos zones d'emploi.
2185

2190 On considère qu'il est important de garder dans l'est de Montréal, de préserver nos zones d'emploi, d'autant que, de plus en plus, les gens cherchent le *Work Live and Play*, rassemblé en un tout. Dans l'est de Montréal, on a beaucoup de ces zones comme ça de proximité, alors travaillons à partir de ces actifs-là déjà présents sur le territoire pour favoriser une bonne cohabitation. Et l'intégration de ces zones tampons devient, à notre point de vue, une des réponses importantes à livrer.

2195 On pense que côté développement de cette zone, bien, la logistique intelligente nous apparaît être un créneau intéressant pour justement venir compléter les atouts du Port de Montréal, bénéficier aussi de l'expertise qu'on a dans la métropole en termes de technologie de l'information et des communications. On a des gens qui ont une expertise reconnue à l'échelle internationale et qui certainement peut être mise à contribution pour développer des entreprises, des applications qui puissent améliorer la gestion logistique des biens qui sont transigés par le Port.

2200 Ça peut viser à, par exemple, réduire les besoins en inventaire, réduire la consommation d'essence, le nombre de kilomètres parcourus, la fréquence des camions qui roulent à vide. Tout ça, ce sont des aspects très importants pour l'activité maritime et portuaire et on pense que donc il y a là un beau créneau à explorer. *Element AI* par exemple, je pense que vous en avez
2205 entendu parler, constitue un outil intéressant avec le Port, qui nous permet de mettre en image, en fait, ce qu'on peut imaginer comme outil d'amélioration ou de l'efficacité du Port de Montréal.

2210 On pense qu'il est essentiel aussi d'assurer une meilleure mobilité. On le sait, l'enjeu des talents, il est crucial et étroitement lié à la mobilité. Dans l'est, quand on parle d'améliorer la vitesse de développement économique, bien, le premier enjeu dont on parle, c'est le transport. Il faut rendre le territoire attractif et ça, ça passe par une facilitation des modes de transport pour s'y rendre. Ça va rendre le territoire plus attrayant pour les entreprises, pour les résidents, pour les employés et ça va faciliter aussi la rétention des employés. C'est un enjeu de plus en plus
2215 central pour nos entreprises, pour ne pas dire que c'est devenu la priorité, l'attraction, la rétention

de la main-d'œuvre. Alors, il nous semble que l'accès facilité à cette zone d'emploi là serait très important.

2220 Améliorer la fluidité du transport des marchandises, c'est également un axe important. Bien sûr, le prolongement du boulevard l'Assomption et l'avenue Souigny vers le Port doit être réalisé rapidement. C'est un projet qui permettrait de retirer près de 1 700 camions de la rue Notre-Dame Est, de sauver temps, argent, de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, d'autant que le Port envisage d'aménager un viaduc pour connecter le Port directement au prolongement de Souigny, ce qui nous permettrait de réduire encore plus le
2225 temps d'attente des camions et de réduire la circulation sur Notre-Dame Est.

2230 Donc tout ça, ce sont des éléments centraux parce que justement ils répondent au besoin qu'on a d'améliorer la cohabitation et de réduire les nuisances qui peuvent découler de l'activité actuelle et à venir.

2235 Il faut également poursuivre le réaménagement et la modernisation de la rue Notre-Dame Est qui est l'épine dorsale de ce secteur-là. À ce sujet, on a d'ailleurs fait une démarche récemment à la Chambre de commerce de l'Est, on a approché le gouvernement du Québec pour lui demander d'approcher la Caisse de dépôt pour qu'elle puisse considérer de déployer le REM dans l'est. Notre-Dame Est, c'est bien sûr un des axes sur lequel pourrait se déployer ce système. Il y en aurait d'autres potentiellement, mais ça serait à la Caisse de dépôt à définir quel serait le tracé idéal pour ce faire, mais on pense que ça, c'est un des modes de transport qui doit être considéré pour Notre-Dame Est, si on veut, par exemple, s'intégrer pleinement à un réseau de transport qui est en train de se déployer à l'échelle de la métropole, les 82 villes de la
2240 métropole.

2245 Doter le secteur d'une signature visuelle en lien avec son histoire et ses forces, c'est également un élément qu'on a voulu intégrer dans notre mémoire parce qu'on est d'avis qu'une signature, il serait intéressant d'associer une signature visuelle qui rappelle, qui fait montre, en fait, du caractère industriel et portuaire, urbain, innovant du secteur.

2250 Donc, on y est allé avec des suggestions. Par exemple, inclure du *Street Art* dans l'aménagement des lieux, l'utilisation de matériaux qui rappellent le caractère portuaire. Également, faire usage, par exemple, de containers de manière très novatrice. On a mis quelques exemples de ce qui a été fait déjà à l'étranger. On pense qu'il y a là des utilisations intéressantes et innovantes qui pourraient être intégrées dans le secteur.

2255 Et donc, en conclusion, bien voilà. On trouve que c'est un projet qui est prometteur du côté du développement économique dans la mesure où les atouts du Port et l'intermodalité des transports sont mis de l'avant et que la filière logistique intelligente, filière permettant également de transformer les biens transigés par le Port, sont deux créneaux importants. La création d'emplois locaux également serait importante de préserver. Et la facilitation des transports pour se rendre sur le site est certainement une des clés qui nous permettra justement d'embaucher des gens localement, puisque si c'est facile de s'y rendre, ils seront d'autant plus intéressés à y
2260 travailler. Le principe de gradation des usages nous apparaît déterminant pour la pérennité des emplois à travers le temps, favoriser la mobilité durable, la fluidité des transports et intégrer une signature visuelle. Voilà les principaux éléments qu'on voulait mettre de l'avant devant les commissaires.

2265 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

2270 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Bonjour!

2275 **Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :**

Bonjour!

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

2280 J'ai deux questions pour vous. Le document de la Ville nous parle dans l'écoparc de
création, de l'importance de création d'emplois. Vous en avez parlé ici. D'autre part, on entend
partout parler de rareté de main-d'œuvre, d'entreprises qui ne peuvent pas réaliser des contrats
parce qu'ils n'ont pas la main-d'œuvre pour le faire. Pouvez-vous me donner l'heure juste sur la
disponibilité de la main-d'œuvre dans – je ne dirais pas l'est de Montréal, tout votre territoire –
mais peut-être de façon plus circonscrite à l'espace qu'on étudie.

2285

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2290 Je vous dirais qu'on a une disponibilité de main-d'œuvre dans une partie des
arrondissements de l'est de Montréal qui est supérieure à la moyenne. On a même un
arrondissement, en l'occurrence, Montréal-Nord, où le taux de chômage est très élevé. On parle
de 16 % dans cet arrondissement-là en moyenne. Donc il existe, oui, des secteurs dans l'est de
Montréal qui offrent une solution, qui offrent une potentielle solution, une potentielle réponse au
besoin de main-d'œuvre qui est rencontré par une grande partie des entreprises. Il faudra trouver
le moyen de connecter cette population-là aux entreprises, à développer, si ce n'est pas déjà
2295 existant, des voies de formation rapide pour ces personnes.

2300 Il faut voir que ce sont beaucoup des arrondissements où le nombre d'immigrants, le
nombre de réfugiés est important. Donc la capacité, la facilité à s'insérer dans le marché du
travail n'est pas la même que la moyenne québécoise, qui génère plus d'embûches, d'obstacles.
2305 Le taux de décrochage est également important dans certains de ces arrondissements. Donc là
aussi il y a un défi pour la collectivité, à savoir de quelle manière on raccroche nos jeunes
décrocheurs pour les intégrer dans un parcours d'emploi. Certains évoquent, je vous dirais, un
système plus coopératif où on pourrait allier travail et études, de manière à développer l'intérêt
des jeunes, à les rémunérer également, pour qu'ils puissent à la fois obtenir un salaire, tout en
étudiant.

2310 Un partenaire à nous évoquait l'autre jour une solution intéressante, peut-être avoir une sorte de campus inter-ordres, c'est-à-dire un endroit dans l'est de Montréal où on puisse offrir, de manière combinée, de la formation à la fois collégiale, universitaire, de la formation à la carte, où il n'y aurait pas seulement une université ou un collège qui puisse enseigner mais bien une variété de ces institutions, de telle sorte qu'on puisse répartir les coûts entre différentes institutions.

2315 On n'a pas l'ambition d'avoir un nouveau campus universitaire dans l'est, ça serait vraiment idéal, mais on pense que, bon, on n'est pas à ce niveau-là, mais avoir un lieu, une antenne, un campus, je ne sais pas de quelle manière on pourrait l'appeler, mais qui regroupe des forces du réseau universitaire, réseau collégial qu'on a dans l'est. Ça favoriserait, à notre avis, la facilité qu'on aurait de raccrocher certaines personnes dans des parcours d'études et d'emploi.

2320 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

2325 Donc je comprends qu'autour de ce secteur-là, il y a, selon vous, un bassin d'employés disponibles.

Mme DAPHNÉE FERGUSON :

2330 Il faut aussi améliorer la mobilité surtout le transport en commun vers ce secteur pour permettre à cette main-d'œuvre d'y accéder. Ce qu'on a vu dans les statistiques, c'est que les résidents autour de ce secteur à Rosemont et à Mercier-Hochelaga-Maisonneuve utilisent plus souvent les transports en commun pour leurs besoins quotidiens de transport, de navettage, par rapport, en comparaison à la population générale de la Ville de Montréal. Donc ça indique à quel point c'est important d'avoir une variété d'options en transport pour pouvoir attirer la main-d'œuvre dans ce secteur.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2340 Et on sait aussi que les difficultés de transport entre, par exemple, Rivière-des-Prairies et les zones plus au centre de l'île sont telles qu'on dit un peu à la blague entre nous dans le réseau de la Chambre et c'est à moitié une blague que quelqu'un qui est à Rivière-des-Prairies, qui veut aller étudier à l'Université de Montréal, il est aussi bien d'aller à l'UQTR parce que ça va être moins loin que de se rendre à l'Université de Montréal ou une autre université au centre-ville, tellement que c'est complexe et c'est long.

2345 Donc c'est sûr que si on facilite le déplacement, comme rappelle Daphnée, vers de zones d'emploi, bien, on va rendre d'autant plus attrayant aussi le fait d'avoir un emploi. C'est sûr que s'il faut passer deux heures en transport, si c'est pas plus, par jour pour avoir un emploi, exercer son emploi, ce n'est pas attrayant, ce n'est pas idéal. S'il faut en plus convaincre les gens de l'intérêt qu'il y aurait d'avoir un emploi.

2350

M. DAVID HANNA, commissaire :

2355 J'aurais une question aussi. J'ai beaucoup apprécié vos exemples et votre rapport quant à l'art industriel, on va dire, au sein de cette zone qui permettrait de lui donner une valeur emblématique, notamment sur une thématique de conteneurs et tout, mais artistiquement déployés et décorés.

2360 Évidemment, partant du programme québécois du 1 % pour l'art dans tout programme géré ou financé par la province, est-ce que ces exemples européens ou américains que vous nous proposez en images ici bénéficient de programmes spéciaux qui permettent l'intégration de l'art dans ces quartiers-là? Est-ce que vous avez des connaissances précises par rapport à cette façon de faciliter le pan de l'art dans la vie normale des Montréalais?

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2365

Question intéressante. J'ai pas la réponse très exacte mais je sais qu'il y a un intérêt de la part de certaines autorités pour ce type d'art et qu'il n'y a pas nécessairement un programme qui existe en bonne et due forme précisément pour ça, mais je pense qu'il y a des programmes qui existent largement parlant qui pourraient venir en soutien au déploiement d'installations artistiques de cette nature-là. Il y a une belle symbolique aussi à utiliser ces éléments, ces atouts.

2370

Donc je n'ai pas une réponse exacte par rapport aux programmes qui existent. Je sais, par ailleurs, qu'il y a des investisseurs qui sont intéressés à venir investir dans l'est de Montréal, pour en avoir rencontré moi-même à la Chambre. J'ai eu la visite d'Allemands, il y a quelques mois, qui veulent déployer comme ça des installations faites à base de containers. Ils le font déjà en Allemagne. Ils sont présents dans, je crois, c'est 55 villes et une des photos que l'on voit, c'est une de leurs réalisations et c'est phénoménal ce qu'ils font, vraiment. Ils font des hôtels, ils font des espaces de *coworking*, ils font des habitations pour étudiants, pour personnes âgées, des habitations temporaires. Vraiment, on regarde ça, puis on ne se doute pas que c'est des containers qui sont à la base de ça.

2375

2380

Donc il y a un modèle d'affaires, bref, qui existe au-delà du fait qu'il y a des subventions qui puissent exister. À mon avis, on pourrait certainement s'intégrer dans le 1 % dont on parlait tout à l'heure, mais au-delà de ça, moi, je pense qu'il y a aussi un modèle d'affaires qui existe et la matière première est disponible. Ça ne doit pas être si cher acheter des containers qui ne seront plus utilisés pour du transport. Reste qu'il faut que ce soit adapté quand même à notre réalité. On me dit que c'est méga insonorisé mais pour ce qui est de l'isolation, bon, il faut voir. Mais assurément que ça se travaille, à voir ce qu'ils réussissent à faire avec ça. Assurément qu'il y a des belles choses qu'on pourrait imaginer.

2385

2390

LA PRÉSIDENTE :

Une dernière question. Vous parliez c'est finalement un avantage peut-être de requalifier

2395 des secteurs qui vont redevenir avec plus d'emplois, proches de milieu résidentiel en autant qu'on fasse la mitigation et qu'il y ait des zones tampons. Un des défis de rapprocher les gens des activités économiques, c'est le nombre de camions, le camionnage.

2400 Comme vous êtes une Chambre de commerce et vous dites que vous avez beaucoup de PME avec vous, à quoi on pourrait réfléchir pour diminuer les comportements délinquants du camionnage? Parce que les grandes lignes, bon, s'ils respectent les heures, s'ils respectent les voies, s'ils respectent les limites de vitesse, ça diminue beaucoup les problèmes engendrés par le camionnage, enfin quelques problèmes. Est-ce que c'est une réflexion que le secteur privé a faite? Comment réfléchir à tous les inconvénients qui viennent avec les activités économiques
2405 qu'il y a du camionnage. Le comportement délinquant du camionnage.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2410 Bien, pour tout délinquant, il existe un système qui s'appelle la police, qu'on peut utiliser, d'autant plus pour le camionnage parce que ça se voit, c'est visible. Moi, j'ai l'impression que les outils, plus largement parlant, que les outils technologiques peuvent aider éventuellement à gérer ce problème-là parce que de plus en plus, le GPS nous permet de retracer kilomètre par kilomètre où en sont les camions, à quelle vitesse ils vont par conséquent. Donc on peut voir exactement où se trouve la flotte de véhicules et s'ils sont effectivement délinquants ou pas.
2415 Donc j'ai l'impression que ces outils technologiques là, qui sont d'ailleurs en plein déploiement, pourraient nous permettre d'améliorer certainement la situation dans la mesure où il y a un problème. Donc c'est plus de ce côté-là que je verrais...

LA PRÉSIDENTE :

2420 Puis c'est juste, parce que si on rêve – parce qu'on est dans une vision – si on se projette dans l'avenir, est-ce que c'est un chantier que vos partenaires, vos membres pourraient réfléchir entre eux, comment eux peuvent améliorer leur desserte en camionnage eux-mêmes, au-delà

2425 des règles de la police, puis des limites de vitesse? Est-ce que le privé, vous pensez qu'on
pourrait les mobiliser pour aussi commencer à réfléchir à comment faire mieux pour les résidents
qui habitent autour.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

2430

Bien, je pense que la vitesse, c'est une chose. Aussi, si je pense à des technologies qui
permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, technologie de *Stop and Start* qu'on
appelle, celle développée par *Effenco* notamment, il y a toutes sortes de mesures comme ça qui
peuvent aider à une meilleure cohabitation, une réduction des nuisances, puis la vitesse en fait
2435 partie, mais je pense qu'il y a d'autres éléments également de bruit, de poussière, qu'on peut
réfléchir ensemble. Puis ça, assurément, je pense qu'il y aurait une ouverture pour avoir un
dialogue avec la population de ce côté-là. Nous, à la Chambre, on n'a pas comme tel initié une
discussion sur ce sujet précis là. On serait ouverts à le faire dans la mesure où il y a une volonté
de ce faire, et puis, à mon sens, certainement que les entreprises seraient ouvertes, puis les
2440 grands acteurs économiques qui sont en lien avec cette problématique-là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Merci.

2445

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

Merci.

2450

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre présentation. Alors on continue maintenant avec monsieur
Jérémy Hamel. Est-ce que monsieur Hamel est avec nous? On va l'attendre deux secondes.
Alors on vous écoute. C'est bon?

2455

M. JÉRÉMY HAMEL :

Oui, O.K.

2460 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Monsieur Hamel.

2465 **M. JÉRÉMY HAMEL :**

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les commissaires! Je ne me suis pas bien, bien préparé avant de m'en venir.

2470 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, dites-nous l'essentiel de ce que vous voulez nous dire.

M. JÉRÉMY HAMEL :

2475 Oui, oui, exactement. En fait, si je suis là, c'est pour parler d'une opportunité qui m'apparaît incroyable, en fait, que je vous montre un petit peu à l'écran. C'est de créer un corridor, une infrastructure verte – verte et bleue – qui pourrait parcourir l'est de Montréal et qui remonterait un petit peu le cours d'eau de l'ancien ruisseau Molson. Donc il y a déjà beaucoup –
2480 la plupart des terrains, en fait, dans Rosemont, puis plus vers le nord, qui longent cet ancien cours d'eau sont déjà des terrains verts, des espaces de forêt, de boisé, des parcs.

2485 Quand on arrive plutôt vers Hochelaga-Maisonneuve, mais là, on tombe sur le terrain en friche qui est l'Assomption Sud où présentement il y a comme plus de 50 hectares, en fait, à peu près qui sont non construits pour le moment, où il y a des boisés et milieux humides et tout ça.

Puis il y a même des collègues, en fait, qui sont remontés beaucoup plus loin que moi, qui vont jusqu'à la rive de la rivière des Mille Îles, c'est-tu ça? Des Prairies, merci, pour faire un parcours qui parcourrait l'entièreté de l'île, qui rejoindrait les deux rives, en fait.

2490 En fait, c'est que moi j'y vois vraiment une opportunité vraiment justement de créer cette infrastructure verte et bleue là, d'autant plus que dans Hochelaga-Maisonneuve, il y a très peu – bien, il y a des espaces verts, mais en fait c'est le seul endroit du quartier où il y a un espace naturel, donc où il y a des boisés, des forêts, des marais, etc., où il y a une faune, une flore aussi qu'on ne voit pas dans les autres espaces publics du quartier.

2495 Donc j'ai lu récemment dans *La Presse* notamment sur les bienfaits de fréquenter des espaces naturels pour les humains. Donc on parle de moins de stress, aussi moins de maladies mentales, on est plus calmes, plus concentrés. Donc ça m'apparaît encore plus important, en fait, pour ce quartier-là. Puis, c'est vraiment un petit peu le message que je veux passer aujourd'hui, notamment, en plus de combattre les îlots de chaleur, en plus d'être plus résilients face aux changements climatiques, en ayant moins de surfaces construites, puis en ayant plus d'espaces boisés, donc.

2500 J'avais lu quelque part qu'il y avait quelque chose comme 2 000 déversements donc à chaque année sur l'île de Montréal parce que le réseau n'était pas capable d'accepter toute l'eau qu'il y avait lors des périodes de grandes pluies. Donc il faut, dans une perspective de changements climatiques, il faut toujours penser à ces choses-là.

2505 J'avais lu quelque part qu'il y avait quelque chose comme 2 000 déversements donc à chaque année sur l'île de Montréal parce que le réseau n'était pas capable d'accepter toute l'eau qu'il y avait lors des périodes de grandes pluies. Donc il faut, dans une perspective de changements climatiques, il faut toujours penser à ces choses-là.

2510 Donc, moi, dans le cadre de mon mémoire en architecture de paysage, j'avais travaillé un petit peu avec des citoyens à faire une proposition d'aménagement en lien avec la réhabilitation du ruisseau Molson, tout ça, ce que je vous ai remis, en fait, le 23 avril dernier. Donc là, on est allés vraiment en rêvant et tout ça. Mais ce que je veux dire, c'est que cette infrastructure verte là ou ce corridor vert, il n'est pas en contradiction ou en opposition, en fait, à un développement économique dans ce secteur-là.

2515

2520 Moi, je le vois vraiment en fait comme en utilisant en fait la gestion durable des eaux de pluie, puis en ayant une communication en fait d'ensemble pour ce secteur-là. Donc c'est une zone pour gérer les eaux de pluie de tout ce secteur-là qui pourrait être, après, redevenir aux citoyens qui pourront se le réapproprier. Puis, justement, de garantir un espace vert en fait qui parcourt le site du nord au sud, puis qui remonte après ça rejoindre le réseau d'espaces verts qui est le parc Maisonneuve, le Boisé des Pères, le parc Francesca-Cabrini, le Boisé-Jean-Milot, etc. Ça fait que je vois vraiment une opportunité en fait pour ça. Puis, c'est ça.

2525 Donc suite à avoir une planification d'ensemble, de penser au sud comme un tout, puis malheureusement, moi, j'ai l'impression que quand je lis le document qui a été remis par l'arrondissement, donc avec tout ce qui s'en vient, c'est beaucoup des planifications à la pièce. On a plein de projets qui sont présentés, qu'on sait qui s'en viennent. Il y a Hydro-Québec, la STM, on a parlé d'un écocentre, il y a peut-être Ray-Mont Logistiques, le Décathlon, tout ça, ces projets-là en fait sont tous indépendants l'un de l'autre, puis moi, je vois vraiment l'intérêt en fait
2530 que tous ces gens-là se réunissent, puis aient une vision commune pour cet espace-là, puis se disent : « Hey! Mettons-nous tous ensemble. La Ville a une volonté, disons, de faire un projet d'écoparc industriel, bien, mettons-nous tous ensemble, puis utilisons un terrain commun pour tout ce qui est de la gestion de l'eau, protection des boisés, etc., puis développons le reste. »

2535 Donc c'est ça et je n'ai pas l'impression de voir ça dans le document de la Ville de Montréal qui a été présenté où justement, bien que ce soit la première orientation qui soit de protéger les boisés, puis les milieux, donc les milieux naturels, de les mettre en valeur, les premiers projets qui sont présentés détruisent ces espaces-là. Ou on nous parle de commémorer le ruisseau Molson ou de ruisseau de la Grande Prairie comme il est appelé dans le document,
2540 mais où il y a très peu, j'ai l'impression, d'ambition, en fait, de la part de ce que je vois dans la vision où, je comprends, on nous présente des grandes orientations pour 10, 15, 20 ans, mais où il n'y a aucun objectif de rattaché, sauf peut-être au niveau du développement économique ou au niveau du prolongement de Souigny ou des choses comme ça.

2545 On nous présente comme exemple le Technoparc Hubert Reeves où il y a 50 % des

2550 terrains qui sont protégés. Est-ce que c'est quelque chose qu'ils envisagent ici, quoique comme 80 ou 90 % des terrains sont déjà développés et déjà construits. Donc il n'y a aucun objectif de rattaché à la protection ou à la mise en place d'espaces verts ou d'espaces de places publiques, etc.

2555 Ce qui manque, moi, je trouve que c'est une information qui manque cruellement, en fait, pour pouvoir se positionner sur ce qui est présenté par la Ville de Montréal, c'est, comment dire, parce que les grandes orientations, en fait, c'est difficile de se positionner contre un espace vert, un espace où il y a des emplois, où ah! Il y a plus de transport en commun, mais dans les faits, on n'a pas d'objectif de rattaché aux orientations, je trouve, personnellement. Ça fait que c'est très, très difficile de se positionner sur ce sujet-là, sur la vision, en fait, qui nous est présentée. Puis, c'est ça.

2560 Je pense c'est la même chose avec le réseau cyclable et tout ça. On nous parle de vouloir favoriser les transports actifs et le transport en commun mais le prolongement de l'Assomption, c'est une voie sans aucun arrêt sur 1.2 kilomètre avec un trottoir et une piste cyclable en site propre, mais d'un côté seulement de la rue. Donc là, je vois mal comment on peut favoriser du transport actif et les gens à pied ou les gens qui sortent du métro l'Assomption
2565 puis qui descendent pour aller rejoindre leur milieu de travail.

2570 Donc c'est ça, j'ai l'impression qu'il manque... J'ai l'impression que le document qui est présenté par la Ville n'est pas assez complet pour se positionner. Puis, nous – bien moi, j'arrive en présentant une vision justement où il y aurait vraiment cette opportunité-là qui est incroyable. On n'a juste à aller voir, en fait, le *Google Maps*, puis on se rend compte que tout le long de l'ancien ruisseau, c'est tout des espaces verts, puis quand on arrive à Hochelaga-Maisonneuve, on tombe sur un gros îlot de chaleur, alors que là, il y a des terrains de disponibles, puis ce serait important, en fait, d'en sauvegarder une partie.

2575 Je comprends qu'il y a eu un développement industriel, il y a eu un déclin industriel qui a

2580 mené, en fait, à ce terrain-là qui soit délaissé, puis qui redevienne en friche, mais profitons-en qu'il soit en friche, puis mettons-le en valeur. Parce que dans tout le réseau, ils ont une importance significative, puis encore une fois, je le redis mais ce n'est pas en opposition en fait à un développement économique d'avoir justement un...

2585 Là, je pensais à des outils réglementaires comme le Plan d'aménagement d'ensemble ou des choses comme ça, ou forcer tous les propriétaires à s'asseoir, puis à déterminer, en fait, une zone où la gestion des eaux de pluie est faite pour, après ça, redonner ça aux citoyens, puis qu'il y ait justement un corridor vert qui passe à cet endroit-là. C'est pas mal ça que j'ai dans ma tête présentement.

LA PRÉSIDENTE :

2590 Merci beaucoup pour la présentation. Je voulais justement un point d'éclaircissement à la page 25, je crois.

M. JÉRÉMY HAMEL :

2595 Ah, mon Dieu.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Mais votre proposition finale que vous nous déposez dans ce document-là, est-ce que – dans ce que vous avez travaillé dans le document – c'est tout l'ouest de la rue Dickson. Est-ce que c'est ça? Ou vous êtes plutôt...

M. JÉRÉMY HAMEL :

2605 Non. En fait, c'est pas tout l'ouest de la rue Dickson ce qui est présenté dans le document. En fait, dans le document, c'est tout l'ouest de la rue l'Assomption.

LA PRÉSIDENTE :

2610 À venir.

M. JÉRÉMY HAMEL :

2615 À venir, exactement. Et puis tout l'est, entre Dickson et l'Assomption, pourrait être du développement industriel. Il pourrait même y avoir du développement industriel un petit peu de l'autre côté, du côté ouest. Ce que je pense, c'est que c'est important de garder une infrastructure linéaire, qui traverse le quartier, puis qui va rejoindre le réseau de parcs qui est situé au nord. Donc là, dans le plan que j'ai fait, évidemment, on rêvait. Donc, nous, ce qui semble le plus pertinent, c'est que ce soit près des résidences pour faire une zone tampon
2620 effectivement entre le milieu industriel et le milieu résidentiel. Pour ça, est-ce qu'on peut prendre une petite partie du CN?

2625 Dans le plan qui a été présenté sur la table, bien, le CN, il bougeait, mais l'idée, c'est de l'envoyer directement dans le parc industriel, donc on le bouge de quelques centaines de mètres, ce qui m'apparaît un peu fou en le disant, mais qui ne l'est peut-être pas tant que ça. Parce qu'il y a déjà eu, en fait, en 2009 je pense qu'on avait retrouvé ça, un règlement d'emprunt avec la Ville de Montréal et le CN pour bouger ça, probablement pour faire le prolongement de Souigny, parce qu'au départ, il y avait deux voies qui étaient créées sur ce secteur-là. Bien, est-ce qu'on peut quand même le bouger pour faire un espace, une infrastructure verte, pour faire un corridor
2630 de biodiversité à cet endroit-là, qui va bénéficier la population d'Hochelaga-Maisonneuve, en fait.

LA PRÉSIDENTE :

2635 Merci.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Peut-être juste une question accessoire. Le non-dit dans tout cela, outre l'acquisition du terrain complet du CN, c'est-à-dire de la cour de triage, ce qui est quand même vaste...

2640

M. JÉRÉMY HAMEL :

Oui.

2645

M. DAVID HANNA, commissaire :

... c'est que ça exige l'acquisition totale de l'immense terrain Ray-Mont Logistiques, en totalité. Alors qui proposez-vous faire toutes ces acquisitions-là?

2650

M. JÉRÉMY HAMEL :

En fait, comme je vous dis, ça c'est un document que je vous ai envoyé, mais qui a été fait pour l'école. On s'est dit aussi, donc l'idée, c'était de faire une proposition participative, une proposition d'amener les gens participative avec des citoyens. Donc ça, c'est mon plus beau rêve. Ça, c'est comme mon rêve ultime. On n'est pas obligés de prendre tout le terrain de Ray-Mont Logistiques, en fait. Là, présentement, de ce que je comprends, c'est que chaque développement qu'il va y avoir va devoir avoir un espèce d'espace pour gérer les eaux de pluie, un petit peu comme le plan qui a été présenté avec Décathlon où on a des zones de biorétention, etc.

2655

2660

Mais là, moi, ce que je dis en fait aujourd'hui, c'est que pourquoi pas tout réunir les propriétaires ensemble, puis se dédier un espace commun pour gérer ces eaux-là qui va devoir être fait de toute manière, en fait, parce que ça va être une exigence dans la PIIA, je crois, ou c'est une exigence de la Ville présentement ou de l'arrondissement, ou ils veulent que ce soit une exigence qu'il y ait une gestion durable des eaux de pluie sur le territoire. Il n'y a pas

2665

2670 d'objectif de rattaché à ça, puis je ne sais pas si c'est 100 % des eaux de pluie qui va être géré ou 50 %, mais présentement, de ce que je comprends, c'est que chaque développement va devoir avoir une zone de biorétention ou un espace pour gérer les eaux de pluie qui tombent sur son terrain.

2675 Moi, ce que je dis, c'est qu'au lieu de faire les acquisitions comme ça, bien peut-être qu'on peut se dédier un espace commun pour ça, puis cette emprise-là pourrait être accessible aux citoyens, puis servir de corridor de biodiversité pour relier les différents boisés qu'il y a dans l'Assomption Sud aux parcs et espaces verts et boisés qu'il y a au nord pour faire ce corridor-là. Pour faire cette infrastructure verte et bleue là.

2680 Donc, oui, dans le concept que je vous ai présenté, effectivement, il faut bouger le CN pour exproprier tous les terrains de Ray-Mont, etc. Je comprends qu'au niveau monétaire – donc pour l'école, on n'a pas de limite d'argent – je comprends qu'au niveau monétaire, c'est beaucoup, mais pas impossible. Ça fait que ça, c'est mon rêve ultime. Mais il pourrait y avoir une version en fait plus petite que ça, mais où justement il y aurait une idée de travailler ensemble pour une gestion commune des eaux de pluie et où le terrain serait approprié et comme accessible à la population.

2685 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Merci.

2690 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup pour la présentation.

2695 **M. JÉRÉMY HAMEL :**

De rien. C'est tout? O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2700 Merci. Alors, maintenant, nous allons entendre Nicolas Gagnon. Quand vous êtes prêts.

M. NICOLAS GAGNON :

2705 Bonjour! Je suis accompagné de monsieur Gabriel Dufour.

LA PRÉSIDENTE :

2710 Nous devons parler vraiment dans le micro, c'est pour la transcription sténographique de ce qui se dit, parce que comme ça, on a toutes nos notes après.

M. NICOLAS GAGNON :

C'est bon, on va se partager la tâche. Monsieur Dufour va commencer.

2715 **M. GABRIEL DUFOUR :**

2720 Bonjour! Gabriel Dufour, conseiller en sécurité urbaine pour l'Anonyme. Donc on est les représentants aujourd'hui du COMAC, qui est le Comité en mobilité active de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Ça se veut un organisme porteur des enjeux locaux en mobilité active, comme je le disais.

2725 L'Anonyme, c'est un organisme régional qui promeut les relations saines et égalitaires et qui prévient la transmission des infections transmissibles par le sang et par le sexe par une approche de réduction des méfaits. Et Tandem donc, un programme en sécurité urbaine de la Ville de Montréal, donc qui agit sous trois axes : la sécurité des collectivités, des individus et des biens. - Donc je vais te laisser présenter l'association après, parce que sinon, on va se passer le micro. Bien, vas-y, fais-le.

M. NICOLAS GAGNON :

2730

Bonjour! Donc l'Association des piétons et cyclistes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, on est un groupe de bénévoles qui visent à porter les enjeux de la défense des piétons, des droits des piétons et des cyclistes dans l'arrondissement. On est actifs auprès des élus et dans certains comités. Et, aussi, on croit que c'est un droit pour tout piéton et cycliste de se déplacer

2735

sécuritairement dans l'arrondissement.

M. GABRIEL DUFOUR :

2740

Alors, merci beaucoup de nous accueillir, Madame la Présidente, Messieurs les commissaires. Donc pourquoi proposer un mémoire axé sur la mobilité active dans le cadre du développement Assomption Sud? D'abord, on est en faveur finalement du développement d'un écoparc. On aimerait simplement préciser certains éléments qui ont trait au transport actif dans ce secteur-là, puisque les enjeux sont bien réels. D'ailleurs, on parle d'intersections extrêmement dangereuses à Dickson/Hochelaga, à Hochelaga/Assomption. On parle d'un problème d'enclavement dans les secteurs Guybourg-Longue-Pointe. D'ailleurs, c'est ça, on a quatre petites recommandations qu'on aimerait formuler par rapport au transport actif.

2745

2750

La première donc touche comme je disais le désenclavement du secteur Guybourg et Longue-Pointe; la deuxième a trait aux aménagements que l'on souhaiterait quatre saisons, aménagements et transport actif; ensuite, la convivialité des corridors piétons et cyclistes; et pour terminer, peut-être le développement d'une culture en transport actif du côté peut-être des entreprises du secteur. Alors, voilà.

2755

Tout d'abord, pour ce qui est de l'enclave Guybourg, ce qu'on peut comprendre finalement, c'est qu'il y a très peu d'options est-ouest pour Guybourg. On aimerait finalement qu'on puisse formaliser des lignes de désir qui existent déjà. Donc pour rejoindre finalement les deux segments d'Ontario entre la rue Rougemont et donc Ontario Est. C'est un passage qui est déjà utilisé, qui est sous l'édifice de Bell. On ne parle pas nécessairement d'un lien routier mais

2760 on pense que ce serait intéressant de formaliser pour les piétons et les cyclistes ce chemin-là.
D'ailleurs, ça donnerait une option intéressante vers un secteur qui est en vie puis
éventuellement sera en développement. Et si, éventuellement, Dickson est coupée à la hauteur
de Souligny, comme peut-être ce sera prévu, ce serait intéressant de garder finalement un transit
2765 nord-sud pour les piétons et les cyclistes par une passerelle piétonne. Donc ça serait vraiment
important de garder ce lien-là.

Ensuite, du côté de Longue-Pointe, donc simplement mentionner qu'on aimerait
beaucoup... qu'on aimerait davantage d'implication de la part de l'arrondissement et peut-être
plus de transparence de la part du UAP-NAPA en ce qui concerne la ligne de désir entre la rue
2770 Tellier et Beauclerk, puisque finalement c'est un chemin qui est historiquement emprunté par les
résidents et qui représente finalement depuis sa fermeture un détour d'une trentaine de minutes
vers finalement les centres commerciaux qui sont plus à l'est, qui sont vitaux pour ces gens-là
qui souffrent déjà d'un manque criant de services de proximité. Donc c'est des petits détails
comme ça qui peuvent faire des grandes différences.

2775

M. NICOLAS GAGNON :

Donc nous croyons que les déplacements actifs doivent se faire, doivent être disponibles
douze mois par année. Et qu'est-ce qu'on voit en ce moment, c'est que l'arrondissement a
2780 beaucoup de difficulté à garder ses corridors piétons et cyclistes – et surtout cyclistes – ouverts
l'hiver. Les pistes cyclables qui ont été faites n'ont pas été prévues pour être utilisées l'hiver.
Donc le drainage ne se fait pas et surtout avec les périodes de gel et dégel qu'on a de plus en
plus, les chemins deviennent impraticables. Donc la future intersection L'Assomption
Sud/Souligny, si nous avons tous les axes cyclables que l'arrondissement veut implanter, le
2785 ministère des Transports aussi, on croit que l'idée que ça soit ouvert l'hiver soit prise en compte.

Et, aussi, pour les corridors surtout inférieurs, on parle de mettre la piste cyclable sous le
nouvel échangeur Souligny/Assomption Sud, qu'il soit disponible pour la machinerie lourde. Que
la machinerie lourde puisse circuler. Parce qu'on l'a vu avec le canal Lachine, il y a ces enjeux-là

2790

que la machinerie lourde ne peut pas passer en dessous des tunnels et aussi ils ont de la misère que la piste cyclable n'est même pas faite pour supporter le poids de la machinerie lourd. Donc tous ces éléments-là doivent être pris en compte, nous croyons, dans le devis technique pour la création des pistes cyclables.

2795

Et, aussi, l'autre recommandation, c'est que les aménagements routiers et de transport actif soient créés, que le plus vulnérable soit le plus loin du transport véhiculaire. On le voit, on le voit ici même sur Sherbrooke en avant du Jardin botanique. On a le Jardin botanique, on a une piste cyclable, on a le trottoir. Les piétons ne vont pas sur le trottoir, ils sont à côté du trafic. Ils vont sur la piste cyclable. On le voit sur Rolland-Therrien à Longueuil, on a une piste cyclable de plusieurs, plusieurs kilomètres de long, on a un trottoir et les piétons sont tous sur la piste cyclable. Donc ça doit être un élément-clé que l'arrondissement ne doit pas faire cette erreur-là tout simplement pour la sécurité des usagers. Merci.

2800

2805

M. GABRIEL DUFOUR :

Alors, rapidement, la recommandation numéro 4, finalement, c'est ça, c'est vraiment juste d'encourager finalement l'implantation d'entreprises qui sont favorables au transport actif et de favoriser aussi le développement d'une culture de mobilité active par des incitatifs, que ce soit des aménagements, que ce soit des installations qui sont appropriées.

2810

Dans ce secteur-là, finalement, on peut déduire que le taux de transport actif est à peu près de 4 % comparativement à un 13 % dans la grande région de Montréal, c'est-à-dire que c'est très peu. Puis, dans un secteur où il y a déjà des problèmes de congestion, de graves problèmes automobiles, où on veut finalement essayer de développer autrement, ça pourrait être une solution facile et accessible et peu coûteuse.

2815

Donc j'en viens à la conclusion, finalement. Donc promouvoir le transport actif et de saines habitudes de vie, c'est une responsabilité qui doit être partagée. Donc c'est une occasion

2820

pour nous finalement... Bien, on pense que c'est une occasion de revoir la façon de développer pour encourager une meilleure cohabitation entre l'industrie et les riverains finalement. Donc, voilà. C'est pas mal ça. As-tu quelque chose à rajouter? Voilà.

2825 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Nous avons aussi lu le mémoire. Donc c'est très clair et très intéressant. Moi, j'avais une petite question, puisqu'on a le temps, je me demandais, puisque vous avez le savoir d'usage, vous avez réfléchi beaucoup à la mobilité dans le quartier, si vous aviez participé à l'élaboration du Plan local de déplacement de l'arrondissement qui a été adopté il y a quelques mois. Je ne sais pas si vous y étiez partie prenante, si vous avez suivi ça, et s'il y a des choses là-dedans qu'il ne faut pas oublier d'importer dans notre réflexion? Ou s'il y a des choses qui manquent là-dedans, qu'il ne faut pas oublier de rajouter? Mais je ne sais pas si vous étiez dans le Plan local de déplacement?

2835

M. NICOLAS GAGNON :

Moi-même j'ai participé au groupe focus sur le Plan local de déplacement. Pour nous, le Plan local de déplacement est adéquat. Il n'y a pas de problème. Qu'est-ce qu'on a dit depuis le début, c'est qu'on trouve dommage que les comités de suivi ne sont que des comités techniques. L'Association des piétons et cyclistes, ni le COMAC n'est partie prenante du suivi. Il est supposé d'y avoir, selon l'arrondissement, des rencontres pour voir comment ça avance. Mais nous, on aimerait mieux plus savoir un suivi technique, on aimerait que soit le COMAC, l'Association des piétons et cyclistes puisse faire partie du suivi.

2845

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Puis, juste une autre question d'éclaircissement, puisque vous connaissez le terrain, est-ce que vous savez pourquoi le petit tracé pour marcheurs qu'il y avait près d'UAP ne peut plus être utilisé? Est-ce qu'il y a eu des problèmes? Est-ce que ce n'est pas sécuritaire?

2850

M. NICOLAS GAGNON :

2855 C'est l'UAP qui disait qu'il y avait des camions qui circulaient dans cet endroit et qu'ils ne voulaient pas que les piétons – les citoyens piétons – utilisent leur stationnement pour circuler.

LA PRÉSIDENTE :

2860 O.K. D'accord, merci.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2865 Juste une petite question. J'ai bien compris vos réseaux sur Ontario dans les deux enclaves et c'est intéressant. Vous représentez, bien sûr, à la fois les piétons et les cyclistes, étant les deux, oui, mais vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a un conflit éternel entre les deux, qu'une piste cyclable devient très vite une piste de promenade pour chien, pour skateboard, pour n'importe quoi, et puis, forcément, ça crée des conflits majeurs entre les deux utilisateurs.

M. NICOLAS GAGNON :

2870 Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2875 Est-ce que vous avez une solution à proposer par rapport à ça?

M. NICOLAS GAGNON :

2880 Il faut qu'il y ait deux corridors distincts, tout simplement. Si on a un corridor de piétons, habituellement le piéton va aimer mieux se promener sur une petite – qu'est-ce qu'on appelle

communément de la *garnotte* – ça va être plus confortable pour lui. Et le cycliste n'aimera pas se promener de terre ou de *garnotte*; il faut que ce soit en asphalte. Donc qu'il y ait deux corridors distincts piétons-cyclistes qui soient appropriés, tout simplement.

2885

M. DAVID HANNA, commissaire :

Merci pour l'éclaircissement.

2890

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. On vous remercie beaucoup pour votre présentation et pour votre mémoire. Maintenant, nous allons entendre madame Véronick Raymond. Est-ce que madame Véronick Raymond est avec nous? Juste une petite pause de cinq minutes parce que notre participante arrive dans cinq minutes. Merci.

2895

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2900

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

Nous allons conclure notre séance après-midi avec notre dernière participante et puis soyez assurée que vous avez toute notre attention.

2905

Mme VÉRONICK RAYMOND :

Merci beaucoup.

2910

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on vous écoute.

2915

Mme VÉRONIK RAYMOND :

Alors, évidemment, je ne lirai pas tout ce qui se trouve dans le document écrit qui vous sera remis, que vous n'avez pas, par ailleurs. Je m'appelle Véronik Raymond, je suis une artiste, j'écris, je fais de la médiation culturelle dans le quartier, j'en ai fait avec des mères et des adolescents qui fréquentent le Carrefour Parenfants, un organisme, une famille qui vient en aide à ceux qui ont un parcours socioéconomique moins privilégié que le mien.

2920

Ma vie, ce sont les humains, leurs histoires, les mots – M-O-T-S – et les maux – M-A-U-X. Je suis également à la – je fais du texte d'opinion à la radio de Radio-Canada dans une émission de santé et consommation. Donc la santé est au cœur de mes préoccupations. Je fais également de la télévision dans un magazine qui se consacre aux handicaps et à la maladie.

2925

J'habite le secteur visé par la consultation. Je suis sur Ville-Marie, à l'extrémité ouest donc du territoire. Je peux témoigner avec force détails – et nous n'aurons pas la chance de le faire ici – mais de la pollution sonore des deux grandes institutions déjà installées dans notre coin. J'ai nommé le CN et le Port de Montréal. Je peux également vous parler de la pollution par la poussière de l'industrie et du transport routier qui, en plus de maculer littéralement ma maison, obstrue mes poumons asthmatiques et contribue au calvaire de plusieurs de mes voisins. Je vous référerai aux statistiques sur les MPOC dans le quartier qui sont spectaculaires. J'en cite une : 28 % des 65 ans et plus d'Hochelaga-Maisonneuve souffrent de maladie pulmonaire obstructive chronique contre 18,9 % des citoyens de l'île.

2930

2935

Moi, je tiens à vous parler aujourd'hui de la cohabitation avec ces deux entités-là, le CN et le Port pour ensuite parler d'un point bien précis qui me semble essentiel dans la vision du

2940

secteur dans sa requalification et son développement futur, soit la mise en place d'un système de mesures des nuisances et d'une entité indépendante de suivi autant des nuisances que des prétendus progrès, qu'ils soient de nature sociale ou économique.

2945

J'en reviens donc à la nuit sur Ville-Marie quand j'écris. L'hiver, les fenêtres fermées, je peux presque échapper, presque échapper au bruit. En général, c'est juste un grondement sourd et constant qui m'assaille, assorti parfois de bruit d'objets lourds qui s'entrechoquent. C'est juste quand je vais prendre une marche avec mon compagnon à quatre pattes que je réalise que je vis dans un croisement entre un aquarium et le fond d'un aspirateur.

2950

L'été, ça se corse sérieusement. Il faut choisir : ou bien donc on meurt de chaleur, les fenêtres fermées; ou on les ouvre et on se fait assaillir par le CN et le Port. Quand mes voisins de la coop du P'tit Train de Viauville et des rues avoisinantes s'inquiètent du fracas du CN, parce qu'il réveille leurs enfants, leur seul recours c'est d'appeler qui? C'est d'appeler le CN. Le CN qui leur racontera n'importe quoi et les ignorera avec superbe, en anglais la plupart du temps. Je le sais pour l'avoir subi.

2955

Le CN ne cherche pas à trouver de solution pour réduire les bruits qu'il occasionne, il se fout éperdument de leurs conséquences néfastes sur les résidents autour en matière de santé, entre autres cardiovasculaire et cognitive. Pourquoi s'en préoccuperait-il? Ce matin, 24 avril, dans *La Presse*, je vais citer le président-directeur général, monsieur j'oublie son nom, Jean-Jacques Ruest, président-directeur général du CN :

2960

« Notre mandat numéro 1 est d'être très présent auprès de nos clients et de nos actionnaires. Chaque trimestre, je commence nos résultats financiers et je réponds à toutes les questions qui me sont posées. On ne cherche pas à avoir un profil public. On est une entreprise privée mais on est très présents avec nos actionnaires. »

2965

L'ordre des choses est clairement établi. Et je dirais qu'il s'acquitte très bien de son mandat numéro 1.

2970

2975 Quant au port qui, lui, a un profil public, je lui reconnais des efforts. Après avoir fait la sourde oreille, on a menacé de faire un recours collectif et ils ont pris des mesures, oui, pour réduire le bruit lié aux alarmes de recul de ses nouvelles installations. Mais ses ambitions sont les mêmes que les clients qu'il dessert. On lit leurs communiqués, on saisit que les objectifs de développement sont axés strictement et purement sur la croissance. Un modèle qui, en cette époque de changements climatiques, ne tient plus la route.

2980 Il suffit de marcher dans le secteur de jour comme de nuit, puisque le terminal Viau est en opération 24 heures sur 24 heures, et croyez-moi, on le sait, pour voir comment la laideur et la poussière de ce développement-là n'intègre aucune attention pour un développement dit durable.

2985 La documentation officielle de la présente consultation dit et je cite :

2990 « *Au cours des prochaines années, d'importants investissements publics et privés seront consentis pour assurer la mise en valeur du secteur l'Assomption Sud-Longue-Pointe dont le plus déterminant – choix des mots – est sans contredit la création de nouveaux liens routiers permettant d'unir...».*

2995 Bon, vous savez tout le reste. Et que tout ça a été élaboré en partenariat avec le fameux ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports – qui se consacre surtout aux transports – et de l'administration portuaire de Montréal.

3000 Alors, aux milliers de gros transporteurs polluants qui font vibrer nos rues, soulèvent la poussière et nous étouffent de CO₂, on veut offrir des liens plus directs, plus modernes, plus efficaces pour qu'ils convergent toujours plus nombreux vers les rives du fleuve. Le vent qui souffle sur ce cours d'eau là, qu'aucun résident ne peut apercevoir de sa maison – les enfants avec lesquels je travaille sont surpris de savoir qu'ils habitent sur le bord de l'eau, c'est pathétique – le vent pourra mieux nous transporter toute cette cochonnerie jusque dans nos maisons. On se croirait dans *Germinal* de Zola, c'est triste à mourir, en 2019.

3005 Je vais être obligée de sauter des grands bouts parce qu'on va manquer de temps. Alors, compte tenu de tout ce qui précède, bien que je préférerais de loin la mise en place d'un parc-nature ou d'un développement fortement et majoritairement axé sur le vert, qui nous permettrait au moins de réduire les îlots de chaleur de notre secteur étouffant et pollué, bien, je salue les efforts de l'administration municipal présentement en poste qui veut développer au moins un écoparc industriel qui a été documenté dans cette présentation consultation.

3010 Je souhaiterais cependant deux choses. La première, mixité des organisations. Tout comme le projette de le faire la présente administration municipale en matière de développement résidentiel, je crois qu'un pourcentage des espaces dans l'écoparc industriel devrait être réservé à des entreprises d'économie sociale et un autre pourcentage à des organismes à but non lucratif œuvrant dans le quartier. Cette proximité-là au quotidien pourrait peut-être – du moins, je l'espère, je suis une grande idéaliste – favoriser une meilleure intégration des entreprises venant s'installer sur le territoire et mener à des partenariats qui auraient des retombées réellement structurantes. J'ai rien contre la petite commandite de 1 000 \$ une fois par année pour se donner bonne conscience, mais je pense qu'on peut vraiment faire mieux, mettons.

3020 La seconde recommandation à laquelle je consacrerai le reste du temps – et je ne sais pas combien il me reste de temps – ça va? O.K.

3025 Alors, la seconde recommandation à laquelle je vais me consacrer, c'est l'élaboration d'un cadre rigoureux de mesures des nuisances, ainsi que les impacts socioéconomique de la requalification du secteur, et ce, peu importe le projet retenu. Qu'il soit vert, qu'il soit de nature très, très, très économique, je pense que nous devons mettre en place un cadre rigoureux de mesures et une structure d'amendes dont les revenus seraient redirigés vers un fonds dédié à des projets contribuant au mieux-être dans l'arrondissement.

3030 Et je pense que la responsabilité de tout ça devrait être donnée à un groupe indépendant de personnes qualifiées. Je pense qu'on doit sérieusement s'éloigner du modèle où j'appelle le CN pour dire au CN qu'il me pollue.

3035 J'avais déjà soulevé ce point en juin 2017, au moment d'une précédente consultation. Je n'ai pas la perception d'avoir été entendue le moins du monde. La page 59 du document de présentation de l'écoparc a quelques lignes dans la section 4.2 intitulée : *Études à réaliser* où on nous apprend qu'on sait à peu près rien. On n'a pas de mesure de référence.

3040 Moi, je veux savoir comment nous – et je dis « nous » parce que ça sert à rien de pointer le doigt, c'est nous, c'est notre argent public, ce sont nos décisions collectives – alors, comment nous nous acquitterons de nos responsabilités morale et juridique et comment nous garantirons aux enfants et aux adolescents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, ainsi qu'à leurs parents y vivant et y travaillant, que le développement des activités industrialo-portuaires et des activités
3045 tout autour de notre milieu de vie se fera sur la base du corpus scientifique déjà existant en matière de santé publique et d'environnement.

En 2017, je posais une série de questions à notre maire d'arrondissement. Elles sont encore pertinentes. Je vais les re-soulever. Je sais que l'administration en poste actuellement a
3050 des préoccupations qui s'alignent mieux avec les miennes, mais les administrations vont changer et ce projet va s'échelonner dans le temps. Alors, si on ne prend pas de mesure maintenant et si on ne pose pas ces questions-là maintenant et qu'on ne met pas en place, eh bien, les belles intentions vont s'envoler.

3055 Alors, les questions que j'ai posées au maire en 2017 : « Avez-vous mesuré les niveaux actuels de pollution sonore, atmosphérique, aquatique et au niveau des sols dans notre quartier pour avoir des indicateurs de référence? Allez-vous publier ces mesures? Comment et à quelle fréquence les comparerez-vous aux niveaux futurs afin d'éviter l'exposition prénatale et postnatale des enfants de notre quartier à ces pollutions qui, comme vous le savez, comme le
3060 confirment maintes études du corpus scientifique, affectent le développement cognitif et comportemental, et ce, ai-je besoin de le rappeler, dans un quartier où la réussite scolaire ne brille pas de tous ses feux. Les statistiques sont dans mon document.

3065 On respire très mal dans notre bout de ville, comme vous le savez également.
Qu'exigerez-vous des entreprises au niveau de la construction de leurs bâtiments et de leurs
opérations continues – on a vu des belles choses dans l'écoparc – mais, opérations continues,
camions, pour que ces dernières n'empirent pas le bilan respiratoire et atmosphérique chez
nous? Comment mesurerez-vous les variations et leurs impacts sur la santé dans le quartier?
Comment planifiez-vous garder le bilan neutre en matière de pollution atmosphérique ou même
3070 l'améliorer, puisqu'on se bourre déjà de beaucoup trop de ppm fines dans l'est de Montréal.

3075 Prévoyez-vous installer des dispositifs de mesures permanents comme le suggèrent les
bonnes pratiques européennes et américaines, des dispositifs de mesures de la pollution sonore
en des petits capteurs, des petits capteurs atmosphériques, non pas seulement sur les terrains
industriels, mais dans le secteur résidentiel environnant pour y détecter les préjudices réellement
subis par les résidents. Les mesures captées seront-elles publiées en temps réel sur le web?
Pour que tout le monde ait les mêmes normes de référence et discute avec les mêmes
informations. En ce moment, sérieusement, c'est le Port qui vient mesurer les décibels, puis le
CN.

3080 Quelles sont les mesures que vous prenez dans la planification du développement pour
anticiper l'effet cumulatif des pollutions? Je ne vous parlerai pas, j'ai fait une pièce de théâtre sur
l'effet cumulatif des pollutions sur le système reproducteur féminin. On sait qu'il y a des effets
cumulatifs, ils sont très peu documentés. Alors, comment allons-nous les mesurer?

3085 Est-ce qu'on aura une planification intégrant ou topographie de la transmission sonore en
3D comme ça se fait en Europe et des mises à jour fréquentes, parce que les arbres
grandissent, puis les arbres sont aussi coupés aux deux ans, par exemple, pour tenir compte du
développement et des transformations du territoire? À l'instar de plusieurs villes qui obligent les
3090 entreprises à construire des édifices bioclimatiques, qu'est-ce qu'on va exiger au niveau de
l'implantation où on a plein d'îlots de chaleur. L'écoparc propose des choses. J'espère que les
autres projets proposés iront dans une direction similaire.

3095 Mettez-vous en place une politique de pollueur-payeur, punissant les irréductibles du genre du CN – c'est vraiment mes préférés – qui se foutent littéralement de la quiétude de leurs voisins, de sorte que la communauté soit dédommagée chaque fois qu'il y a de l'abus?

3100 On meurt dix ans plus tôt dans Hochelaga-Maisonneuve que dans les quartiers plus nantis de notre île. Ces chiffres ne sont pas de moi. Et nos spécialistes de la santé publique nous confirment dernièrement que les activités nocturnes à 55 décibels et plus – que nos amis du Port et du CN font – ont des impacts sérieux sur la santé.

3105 Ajoutons à cela l'étude ontarienne récente qui démontre que vivre à côté d'un axe autoroutier augmente considérablement les risques de démence, un axe autoroutier comme celui qu'on nous propose là, bientôt, pas loin de chez nous.

3110 Je saute. Quelle entité indépendante et neutre surveillera les nuances? En ce moment, il nous faut appeler la police du CN, je vous l'ai déjà dit, ou le 9-1-1. Imaginez-vous, appeler le 9-1-1 d'Hochelaga-Maisonneuve qui a d'autre chose à faire, croyez-moi, la nuit, pour leur dire : « Mon kid, il dort pas, puis il faut que je lui mette des bouchons pour la quatrième nuit en ligne. » C'est une farce.

3115 Et inversement, quelle entité indépendante et neutre surveillera les progrès supposés, quand on va prétendre avoir créé de l'emploi dans le quartier, alors qu'on y aura probablement juste déménagé des jobs venus d'ailleurs et créé des emplois inaccessibles à nos décrocheurs – croyez-moi, vous n'embaucherez pas les enfants avec qui je travaille.

3120 Quand on prétendra avoir amélioré la vie économique des résidents, qui sera en mesure de vérifier qu'on n'a pas juste fait de la place aux mieux nantis, dont je suis par ailleurs, en poussant un peu plus à l'est, les organismes communautaires et leurs bénéficiaires, mes voisins que décrivait si bien Gérard Godin dans son poème *Cantouque des hypothéqués* et je vais prendre le temps de lire trois strophes :

3125 « *Tous les coincés des paiements à rencontrer, les hypothéqués à perpétuité, la gang de crisses qui se plaint jamais, les derniers payés les premiers congédiés, ils n'ont pas de couteau entre les dents mais un billet d'autobus, mes frères, mes frères.* »

3130 Ce sont là que quelques-unes des questions que j'avais soulevées et auxquelles je veux qu'on réponde dans une démarche de réel développement d'une vision intégrée et d'une planification intelligente fondée sur des études d'impact en amont et une surveillance constante pendant le développement mais surtout, surtout après sa mise en place, quand on va tous avoir fini de chialer.

3135 En 2017, le maire Ménard répondait que ça se pouvait pas de le faire parce qu'on n'avait pas de plan de projet. Mais on pouvait mesurer. On n'a rien fait pendant les deux dernières années pour mesurer. On n'a pas mis de capteurs pour la pollution de tout acabit. On n'a pas rendu de compte sur les assauts qu'on subit. Le Port a accru ses activités de jour comme de nuit et on n'a même pas de mesures de référence par rapport à il y a deux ans.

3140 J'aimerais rappeler l'article 46.1 de la *Charte des droits et libertés* :

« *Toute personne a droit dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité.* »

3145 J'aimerais rappeler que les intérêts des citoyens de ce quartier valent autant que ceux du lobby économique. J'aimerais répéter qu'on doit gouverner sur la base des connaissances scientifiques existantes en matière de santé publique et d'environnement, qu'on ne peut pas collectivement se soustraire à nos responsabilités juridiques à l'égard des plus vulnérables et des générations futures, qu'on ne peut pas prétendre qu'on ne sait pas. On est au courant.

3150 Mettons en place un cadre – et je ne parle pas de déterminer la finition extérieure des bâtiments – créons de la valeur – dans sa définition moderne – qui se calcule pas juste en jobs créés, puis en tonne de marchandises charroyées, puis de conteneurs traités, puis de *trucks*

3155 passés; de la valeur qu'on va constater dans le bilan de santé physique, psychologique, scolaire
et économique des gens qui vivent à Hochelaga-Maisonneuve – je termine, il me reste trois
paragraphe – de la valeur qui se traduit par un milieu de vie où on ne meurt pas dix ans plus tôt
que là où vivent les dirigeants des entreprises qui viennent si généreusement nous enclaver
dans leurs opérations polluantes; de la valeur qui se calcule en diplômes obtenus, en parents qui
3160 ne sont pas obligés de mettre des bouchons à leurs enfants la nuit; de la valeur dont on pourra
être collectivement fiers à long terme; de la valeur esthétique aussi parce que bâtard qu'on a
besoin de beauté, puis là, c'est laid en maudit.

Faisons nos devoirs, mesurons dès maintenant, intelligemment et largement avec l'appui
3165 d'équipements modernes comme ça se fait dans bien des endroits dans le monde – pensons
aux villes minières – mettons en place une entité indépendante avec des personnes qualifiées –
pensons à des chercheurs universitaires, par exemple – analysons ces mesures et comprenons
avec toutes les nuances requises ce qui se passe sur ce territoire et autour dans ses dimensions
environnementale, sociale, et au niveau de la santé.

3170 Planifions en tenant compte de la science et des intérêts globaux de tous et chacun.
Présentement, la pollution des camions du CN et du Port, elle ne leur coûte rien. Elle a de
conséquences que sur moi et mes voisins. Mettons donc en place des mesures coercitives qui
auront des impacts réels et concrets sur ces fameux actionnaires qu'aime tant monsieur Ruest,
3175 qui sont au cœur du mandat numéro 1 de ce PDG et de tous les autres PDG qui *zyeulent* le
territoire.

Pensons le legs qu'on s'apprête à laisser aux générations futures dans notre quartier.
Pensons à un legs dont on n'aura pas honte. Merci.

3180

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. C'était très clair et plein de choses concrètes à ne pas oublier dans
notre réflexion. Pour moi, ça va, je n'ai pas de questions particulière, mais est-ce que mes

3185

collègues en ont?

M. DAVID HANNA, commissaire :

3190 Est-ce que vous êtes au courant des normes récentes de la Fédération canadienne des municipalités, adjointe à l'Association canadienne des chemins de fer?

Mme VÉRONICK RAYMOND :

3195 Non, je ne connais pas ces normes précisément. Je vais aller les lire avec grand plaisir.

M. DAVID HANNA, commissaire :

3200 C'est sur leur site, donc FCM et, bon, Association canadienne des chemins de fer qui, conjointement, ont des normes quant à la cohabitation avec les chemins de fer, normes que la Ville de Montréal d'ailleurs a acceptées...

Mme VÉRONICK RAYMOND :

3205 O.K.

M. DAVID HANNA, commissaire :

3210 ... il y a à peu près deux ans, qui exigent une marge de 30 mètres avec un talus de 2-3 étages pour protéger les résidents.

Mme VÉRONICK RAYMOND :

3215 On a un talus. Alors, d'après moi, ils les ont mises en place, mais je peux vous dire que ça ne se traduit pas... Malheureusement, dès qu'il y a le moindre nuage, c'est pareil comme si on était dans un bocal ensemble avec le CN.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Le talus est entre vous et le chemin de fer?

3220

Mme VÉRONICK RAYMOND :

Bien, il y a un gros talus en ce moment entre... C'est Ray-Mont Logistiques? Il n'y en a pas entre... non, il n'y en a pas encore, vous avez raison. O.K. Bon, on va aller les lire. Mais on a un talus, puis ça fait rebondir le son en ce moment essentiellement.

3225

M. DAVID HANNA, commissaire :

Parce que le talus est de l'autre côté du chemin de fer?

3230

Mme VÉRONICK RAYMOND :

Est de l'autre côté. Mais même s'il était là, ce qu'on a remarqué, par exemple, quand le Port a mis des talus...

3235

M. DAVID HANNA, commissaire :

Oui?

3240

Mme VÉRONICK RAYMOND :

... c'est que ça faisait rebondir le son. En Europe, j'ai habité entre autres dans le Port de Barcelone, ils vont des topographies 3D, c'est pour ça que je l'ai suggéré ici, le son, il va aller rebondir sur un obstacle. Alors, mettre un talus va peut-être faire passer le son par-dessus la coop du P'tit Train du Nord et venir se déposer encore plus fort sur ma rue, deux rues plus loin.

3245

3250 C'est les fameuses ondes qui font des paraboles. Donc c'est pour ça que j'ai soulevé la question de la topographie 3D. Quand on implante quelque chose, il faut des structures – et là, je ne suis pas une spécialiste du son, je suis une écrivaine – mais ce que je comprends des modèles, c'est qu'il faut des modèles qui vont... qui ne sont pas réguliers pour que le son ne puisse pas rebondir de manière lisse sur les objets.

M. DAVID HANNA, commissaire :

3255 Oui, parce que normalement, un talus est supposé absorber le son, mais encore faut-il que le talus soit entre vous et le chemin de fer et non de l'autre côté.

Mme VÉRONICK RAYMOND :

3260 Ça, oui. Mais je peux vous dire que ceux du Port ne font pas la job.

M. DAVID HANNA, commissaire :

3265 Ne font pas la job. Bien c'est ça.

UNE PERSONNE DANS LA SALLE :

C'est la décontamination...

3270 **Mme VÉRONICK RAYMOND :**

Qu'ils ont mis là. C'est ça, oui. Mais je vais m'intéresser à ça, inquiétez-vous pas, je vais les lire et les comprendre. Et les utiliser. J'apprécie.

3275 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Est-ce que tu avais une autre question?

M. DAVID HANNA, commissaire :

3280 Non, non, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

3285 Alors, on vous remercie beaucoup pour votre participation.

Mme VÉRONICK RAYMOND :

Merci.

3290 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ça conclut pour notre séance de cet après-midi. Alors, nous allons reprendre la séance à 19 h. Et je vais demander à la Ville, si la Ville voulait enregistrer des rectifications de fait seulement? Ça va, c'est bon? O.K.

3295 Donc, pour maintenant, on fait une pause pour reprendre à 19 h et je vous invite donc à nous rejoindre à 19 h.

SUSPENSION

3300

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3305

Et, j'ai signé :

3310

LOUISE PHILIBERT, s.o.