

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

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

LA PRÉSIDENTE :

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

M. RAYMOND MOQUIN :

465 C'est nous qui vous remercions.

LA PRÉSIDENTE :

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

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

M. ALEXANDRE LEDUC :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

575

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

580

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

585

590

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

595

600

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

700

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

705

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

710

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

M. ALEXANDRE LEDUC :

715

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

720

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

Mme CHRISTINE BEAULIEU :