

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
aménagements 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 émergent
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.