

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1655

M. FRANÇOIS GAGNON :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA PRÉSIDENTE :

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

Mme PATRICIA GAGNON :

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

1775

LA PRÉSIDENTE :

1780 O.K. Merci.

M. DAVID HANNA, commissaire :

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

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

M. FRANÇOIS GAGNON :

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

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

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

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

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

1820

Mme PATRICIA GAGNON :

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

1830

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

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

1835

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

Mme PATRICIA GAGNON :

1845

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

1850

1855

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

1860

LA PRÉSIDENTE :

1865

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

1870

Merci.

M. FRANÇOIS GAGNON :

Merci.