

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.