

90 Venons-en maintenant au déroulement de la présente séance. Celle-ci se passe entre les citoyens et la commission. Donc, dans quelques instants, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouons une vingtaine de minutes à chacun : dix minutes maximum pour présenter l'opinion, et une dizaine de minutes pour échanger avec les commissaires, notamment à des fins d'éclaircissement.

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

100 En fin de séance, j'accorderai aux représentants de la Ville leur droit de rectification, comme il est coutume en consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes de fait se glissaient dans les propos tenus aujourd'hui. Il s'agirait bien entendu seulement de rectifier les faits et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

105 La séance devrait prendre fin vers 22 h si tout se déroule comme prévu. Nous observerons une pause d'une quinzaine de minutes à la moitié.

110 Je rappelle et ceci est évidemment bien important, que le climat et les propos se doivent d'être sereins et courtois. C'est pourquoi on ne tolérera ni manifestation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoire, ni attitude méprisante. Merci beaucoup de faire attention à tout cela.

115 Je vous invite maintenant à éteindre vos téléphones cellulaires, si vous en avez. Et je vais inviter maintenant la première personne inscrite à l'horaire à venir nous rejoindre à l'avant il s'agit de Marc Lessard et monsieur Raymond Moquin.

M. RAYMOND MOQUIN :

On commence.

120 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. C'est à vous. On vous écoute.

125 **M. RAYMOND MOQUIN :**

Donc, Madame la présidente, Messieurs les commissaires et tout le personnel de l'Office de consultation publique, merci d'être ici pour écouter les opinions des différents intervenants. Mon nom est Raymond Moquin, président du Collectif en environnement Mercier-Est.

130

Nous sommes un regroupement à but non lucratif de citoyens soucieux d'améliorer leur qualité de vie, leur qualité du milieu de vie. Nous existons depuis plus de 20 ans et on est actif sur différents sujets et particulièrement dans les dernières années, on a pris position par rapport au projet antérieur qui était le projet de la Cité de la logistique.

135

Un rappel. À ce moment-là, le Collectif s'était opposé à ce projet-là pour principalement les raisons suivantes : premièrement, c'est un projet qui amenait des nuisances considérables au niveau de camionnage additionnel dans l'est. Et pour nous, tous projets dans l'est qui est associé à une augmentation du camionnage est un mauvais projet. On en a beaucoup. C'est devenu une nuisance insupportable pour nous.

140

Il y avait également d'autres raisons, d'autres nuisances : pollution atmosphérique, bruit, et cetera, activités non désirables aux alentours d'un quartier résidentiel.

145

Donc, en résumé on est parti de là. On a soumis notre opinion et ça nous a amenés quelques années plus tard à un nouveau projet qui est le projet dont on parle ce soir. Donc, je vais laisser la parole à mon collègue qui va définir la position du Collectif par rapport à ça. Merci.

150 **M. MARC LESSARD :**

155 Bonsoir, Madame la présidente. Marc Lessard, Messieurs les commissaires. L'écoparc industriel, c'est une notion assez nouvelle de ce que nous avons compris, qui n'est pas encore bien définie, mais qui nous semble intéressant. Nous saluons d'ailleurs les préoccupations de la Ville puis la façon de gérer l'ensemble de ce site-là de façon plus écologique, la gestion de l'eau, l'organisation des bâtiments, enfin les toits blancs, le verdissement et tout ça. C'est fort intéressant effectivement. Nous sommes au 21^e siècle, c'est, je pense, le minimum que nous devons faire maintenant.

160 Malheureusement, en ce qui concerne les activités économiques de ce que nous percevons de la vision qui nous a été soumise, qui n'est pas complète, nous le savons bien, mais ce que nous percevons c'est que ce sont les mêmes joueurs que dans le cas de la Cité de la logistique. Les orientations mises de l'avant à savoir diversifier les activités économiques ça ne semble pas être, dans les faits, se réaliser. En tout cas, de ce qu'on peut juger, de ce qu'on peut voir.

165 Les acteurs qui tournent autour de ce site-là, qui sont déjà en place ou qui veulent se placer sont très liés aux industries de la logistique, le port de Montréal ça va de soi. Donc, il y a quelque chose là qui nous préoccupe par rapport au développement économique, puis à la diversification de l'économie.

170 Autre élément préoccupant, la stratégie maritime du gouvernement du Québec. Cette stratégie-là a comme principal objectif, le développement de pôles logistiques justement, de développer des zones industrialo-portuaires dans lesquelles l'industrie de la logistique aura un rôle très important.

175 Le site en question Assomption Sud a été identifié dans le cadre de cette stratégie-là comme étant un pôle à développer. Donc, nous craignons, même si la ville avait un intérêt pour diversifier que le gouvernement finisse par dire : « C'est des industries de la logistique qui doivent s'installer dans ce site-là. »

En fait, on craint que la vision de la ville soit battue par celle du gouvernement en fonction de sa stratégie maritime. Ça, c'était pour le volet plus développement économique.

185 Au niveau du transport actif et collectif. Encore une fois, il est question d'une desserte accrue du transport actif, du transport collectif comme tel. Je vais sortir un petit peu de la zone. L'est de Montréal a besoin depuis longtemps, c'est une priorité d'un transport collectif structurant. Il y a des besoins qui sont énormes. Et nous ne sentons pas encore une fois qu'on tient compte de cette préoccupation-là.

190 De plus, nous craignons que certaines interventions vont pénaliser ou handicaper tout développement futur. Pour nous, un transport collectif structurant, on parle de tramway, on parle de REM, ça a été mentionné, qui passeraient par la rue Notre-Dame, donc des infrastructures sur la rue Notre-Dame pourraient pénaliser, si on ne priorise pas ce transport
195 collectif.

 Autre chose. Le quartier Mercier-Est, limitrophe évidemment, est un quartier qui est très enclavé. On parle de désenclaver le secteur Assomption Sud. On pourrait aussi en profiter pour essayer de désenclaver Mercier-Est au niveau du transport actif. Il y a des façons
200 sûrement là, de profiter de tout ce travail-là.

 Au niveau des infrastructures routières. Encore une fois, on est un petit peu préoccupés, Souigny, Assomption qui vont rejoindre Notre-Dame. C'est plus des autoroutes, en fait c'est de style autoroute plutôt que de boulevard urbain. Donc, on craint l'accroissement, l'accroissement à la fois du camionnage, ça va de soi pour le type d'activité, si l'industrie de la
205 logistique se développe, mais aussi l'accroissement des véhicules automobiles surtout si rien n'est fait au niveau du transport collectif plus à l'est. On va inciter les gens à se déplacer dans ce secteur-là en automobile comme tel.

 Camionnage, c'est notre principale préoccupation. Mercier-Est, quartier limitrophe.
210 C'est tentant d'utiliser notre quartier pour, des fois court-circuiter la congestion sur les

autoroutes, l'autoroute 25 principalement. Ça se fait beaucoup. Et effectivement, il y a trop de camions dans notre quartier. C'est une crainte que nous avons par rapport à ça.

M. RAYMOND MOQUIN :

215

Donc, en conclusion, les citoyens en général avaient beaucoup d'espoir et ont encore beaucoup d'espoir par rapport au quartier ici pour avoir un développement différent. Et c'est ça que les citoyens souhaitent. Si les citoyens, de façon générale, ont rejeté il y a deux ans le projet de la Cité de la logistique, c'est qu'ils voulaient avoir d'autres choses qu'une activité génératrice de camionnage ou de manutention. On souhaite d'autres choses. Mais pour avoir d'autres choses, il faut avoir une vision qui est autre chose que des mots, c'est avoir des moyens d'arriver à ça.

220

225

Et je dois dire que plusieurs membres de notre groupe ont été pas mal déçues à la séance d'information pour voir à quel point les pensées n'ont pas évolué tant que ça au niveau de l'implantation d'activités diversifiées dans le quartier. On avait l'impression de vivre le film du Jour de la marmotte, quand on revient quasiment deux ans avant et quand on posait des questions, on dit : « Est-ce qu'il y a des incitatifs fiscaux pour diversifier? – Non. Il n'y a rien de prévu. » Ça, sans compter beaucoup de contradiction comme on disait au niveau du transport en commun, des activités comme des dépanneurs puis tout ça. Oui, on va implanter des commerces, puis l'autre après qui dit : « Non, non. Il n'y a pas assez de densité. » Ça fait que c'est comme si on fait un peu du sur place sous un habillage différent. Je pense qu'il y a une préoccupation réelle, que ça soit mieux fait, mais quant à la finalité on a l'impression que ça risque de ressembler fort bien à ce qu'on avait il y a deux ans.

230

235

Donc, dans cet esprit-là nous on souhaite vraiment qu'il y ait un coup de barre qui soit donné très clair, des indications qui soient données très claires par nos élus à l'effet de « oui, on va favoriser tel créneau et tel créneau et ça ne sera pas principalement de la logistique. Et comme disait Marc tantôt : « Tout ce qui grouille autour ça ressemble beaucoup à des activités associées à la logistique. » Ça serait vraiment navrant que les citoyens aient dépensé

240

énormément d'énergie pendant presque une année pour qu'on en arrive au même point deux ans plus tard. Donc, je souhaite un coup de barre.

245 Et ce qu'il ne faut pas oublier, je reviens sur notre préoccupation dans Mercier-Est, il y a beaucoup d'activités de logistique qui se font dans Mercier-Est ou à Montréal-Est. Et nous, notre crainte c'est qu'on soit coincé entre deux pôles logistiques avec énormément de camionnage entre les deux, c'est quelque chose que nous désirons absolument qui soit évité.

250 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

255 Merci beaucoup. Merci pour votre présentation. Alors, on a quelques questions, Messieurs les commissaires.

M. DAVID HANNA, commissaire :

260 Oui. J'aurais quelques questions à vous poser. La première concerne votre préoccupation sur la configuration à caractère autoroutier de l'extension Souigny Assomption. Et notamment vous ciblez la grande boucle qui permet les camions notamment provenant de Souigny ou de l'autoroute 25 à tourner et aller sur Assomption direction sud, donc vers le port.

265 Je ne vois nulle part par contre, dans votre rapport une alternative proposée. Est-ce que vous auriez des suggestions alternatives à nous proposer quant à cette configuration du trafic camionnage en direction du port plutôt que la boucle? Des solutions à proposer donc à l'auditoire?

270 **M. MARC LESSARD :**

275 Non. Nous ne sommes pas des experts au niveau de la conception de ces voies-là. Par contre, un boulevard autoroutier, pas autoroutier, urbain aurait été, enfin est-ce que ça ne serait pas préférable? C'est des questions qu'on se pose. Actuellement, c'est du style autoroute. On nous a dit que, compte tenu de la configuration la vitesse serait lente, voilà. Ça pourrait même congestionner si j'ai bien compris. Donc, il y aurait des arrêts puis c'est ce qu'on veut éviter avec ce type de développement. Mais non, pour avoir une idée précise de comment ça aurait dû être configuré tout ça, c'est difficile pour nous d'imaginer.

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

D'accord. Ma deuxième question c'est que vous parlez dans votre mémoire de favoriser des liens piétonniers cyclables de l'Assomption Nord vers l'Assomption Sud et vice versa. Mais vous ne dites pas où vous préconisez ces genres de liens. Est-ce qu'il y aurait des suggestions à proposer à l'auditoire quant à où justement vous proposez ça?

285 **M. MARC LESSARD :**

Oui. On ne parle pas tant nord-sud. On parle de Mercier-Est qu'on veut désenclaver. Donc, est-ouest.

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

O.K. Est-ouest.

295 **M. MARC LESSARD :**

300 Et un endroit évidemment pour l'instant c'est surréaliste de le dire, mais il y a moyen d'aménager, c'est la rue Tellier. La rue Tellier qui passe devant la SAQ, qui rejoint le quartier Haig-Beauclerk qui est lui-même très enclavé. Il y a un mur le long de la voie de service. Il y a une entrée pour piétons et cyclistes exactement à la hauteur de Tellier. Ça, c'est un endroit qui

est fort intéressant, pas tel qu'il est conçu actuellement, il faudrait qu'il y ait vraiment des aménagements sécuritaires et tout ça, mais ça pourrait être un endroit qui pourrait être utilisé. Et ça permettrait de désenclaver à la fois Haig-Beauclerk et Mercier-Est.

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

Parfait. Merci pour la suggestion. Troisième question, c'est que vous parlez du danger que vous voyez quant à, comment dirais-je, une quantité de camionneurs et de navetteurs autour qui iraient sur Sherbrooke par exemple plutôt que Souigny. Mais est-ce que vous avez, enfin de sortir de l'axe Souigny et d'aller plus vers d'autres axes comme Sherbrooke. Est-ce que vous envisagez des mesures pour contrecarrer cette tendance présumée ou non?

310

M. RAYMOND MOQUIN :

Écoutez, la principale façon, entre guillemets, de contrecarrer ce genre de conséquence là c'est qu'il y ait une limitation en quelque sorte de l'utilisation de l'automobile. Puis pour ça, il faut qu'il ait un développement majeur de moyen de transport structurant en commun. Tant et aussi longtemps que l'auto solo va être plus attrayante que le transport en commun, on n'est pas sorti de l'auberge comme on dit. On va tourner en rond. Et je ne pense pas que c'est par des mesures punitives de dire « bon, bien on va mettre des péages à l'entrée du quartier pour éviter que les autos viennent ». Ça ne marche pas. On ne peut pas aller vers ce genre de moyen là, mais il faut vraiment penser à une configuration.

315

320

D'ailleurs, entre un projet de style autoroutier puis de, comment on appelle ça, de boulevard urbain, bien c'est sûr qu'un boulevard urbain risque de drainer moins de personnes qu'une autoroute. Donc, en soit, la configuration des liens de transport va faire en sorte qu'il va être plus ou moins attrayant à un grand nombre d'automobiliste ou de camion de l'utiliser. Donc, nous on espère d'avoir des artères plus conviviales, plus de types boulevard urbain que de types autoroutiers.

325

330

Déjà ça, si on va vers ce choix-là, on limite l'affluence qu'on va avoir sur nos routes. Parce que comme disait mon collègue : « Tout vide se remplit. » Je veux dire, quand on met une autoroute à quelque part, bien quelques années plus tard, je veux dire ça aide, mais quelques années plus tard elle vient aussi remplie et aussi congestionnée qu'il y a deux ou
335 trois ans. Et ça, à peu près partout dans le monde ça a été vérifié.

Donc, il ne faut pas encourager ce genre de mouvement là.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Merci.

M. MARC LESSARD :

Vous faisiez beaucoup référence au camionnage. J'aimerais revenir sur le
345 camionnage. Nous, ce que nous craignons, il y a deux routes de camionnages, Notre-Dame et Sherbrooke, dans notre quartier. Et puis de part et d'autre de notre quartier c'est des zones industrialo-portuaires, disons-le clairement. Du côté est, c'est Mercier, c'est Montréal-Est avec toutes ses zones, beaucoup d'installations de conteneur et de vrac et tout ça. Évidemment,
350 Assomption Sud est aussi rempli puis le port et tout ça. Donc, ces deux rues-là, Sherbrooke et Notre-Dame sont très utilisées entre le port.

Maintenant, comment contrôler ça. Évidemment, je vais vous le dire, nous on rêve qu'il
355 y ait interdiction 24 heures sur 24 du camionnage sur ces deux voies-là qui sont des voies presque exclusivement résidentielles. Allez sur ces voies-là principalement, pas commerciales, résidentielles. On rêve qu'il y ait interdiction du camionnage 24 heures sur 24. Il y a une autoroute qui nous contourne, il y a Souigny, 25, la 40. Évidemment, c'est un peu plus long, 10, 15 kilomètres de plus pour l'industrie du camionnage, mais voilà, on en rêve.

360 On a gagné. Il y a une dizaine d'années l'interdiction de nuit sur Notre-Dame et
Sherbrooke. Malheureusement... C'est intéressant, oui, oui, ça a été un gros plus, par contre
ce n'est pas respecté, souvent à cinq heures, six heures du matin les camions – c'est de 19
heures à sept heures - cinq, six heures le matin sur Notre-Dame et Sherbrooke, les camions
365 commencent à circuler. Il faudrait qu'il y ait un resserrement. Il y a déjà une réglementation. Il
faudrait qu'il y ait un resserrement, mais idéalement 24 heures sur 24 interdit.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

370

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

Bonsoir. Mes questions, j'en ai deux, elles sont un peu plus macros. Et je reviendrai
sur la présence du port de Montréal et des activités logistiques qui y sont adjointes.

375

Le port est là, il ne déménagera pas, c'est clair. Il faut, entre guillemets, vivre avec. Il
va même augmenter selon son plan de développement, ses activités. Vous parlez également
de la stratégie maritime qui dit « je pense qu'on peut arguer là avec une certaine logique qui
est normale, qu'autour d'une activité comme un port il y ait des activités logistiques. Alors,
380 jusqu'à quel point on peut y échapper, je ne sais trop.

Ma question est donc qu'elles seraient les conditions préalables ou les conditions qui
vous permettraient d'accepter que dans cette espace-là il y ait quand même une certaine
activité logistique inhérente au port? Première question.

385

Et la deuxième question, vous parlez des créneaux industriels porteurs également, les
parcs industriels de plus en plus sont des parcs spécialisés. On se rend compte que c'est ce
qui est beaucoup plus efficace sur certains sujets, parce que ça permet de réunir autour d'un
certain type d'entreprise les services dont ils ont besoin. Si on exclut l'idée d'une cité ou pôle

390 logistique, quel autre créneau industriel porteur, selon vous, serait acceptable dans cette
espace?

M. RAYMOND MOQUIN :

395 Écoutez, je vais commencer puis peut-être mon collègue va terminer à répondre ça.
Premièrement, je m'oppose en partie à un paradigme que vous avez énoncé tantôt, dans le
sens de dire, bien, premièrement, oui le port est là puis c'est un acteur, puis je veux dire c'est
correct. Je veux dire, il est là, il fait ses activités, ses affaires. De dire qu'il faut accepter un peu
béatement que oui, de toute manière leurs activités vont augmenter puis tout ça, puis c'est
400 normal. Moi j'ai un problème avec ça. Dans le sens que si une entité industrielle ou
commerciale qui endigue des difficultés, des problèmes dans un secteur n'est pas capable de
faire en sorte de les réguler, mais à quelque part, les pouvoirs publics ont la responsabilité de
poser des freins à certaines formes de développement.

405 Moi je ne perçois pas qu'il faut accepter docilement que les activités du port continuent
à augmenter si ça s'accompagne d'une augmentation des nuisances et augmentation des
nuisances il y a. C'est comme par exemple dans les alentours du port, il y a, jusqu'à pas si
longtemps, à trois heures les terminaux étaient fermés. Maintenant, c'est possible qu'ils soient
ouverts jusqu'à 11 heures. Belle amélioration de la qualité de vie pour les citoyens riverains. Et
410 ça, quand ils ont fait la 25 on nous avait garanti que ça ne dépasserait pas trois heures. C'est
quoi la garantie qu'on a quand on voit que les terminaux peuvent ouvrir plus tard, par exemple.

415 Donc, moi je ne pars pas de l'idée, pas parce que je suis contre le port. Je veux dire,
c'est une activité légitime que nous reconnaissons. Mais on dit « si vous n'êtes pas capable de
réguler vos nuisances », comme par exemple le camionnage. Avant, les camionneurs étaient
associés au port. Ils avaient comme un contrôle direct. On se plaignait au port, il était capable
de gérer leurs camionneurs. Maintenant, c'est tous des sous-traitants et ça nous est arrivé à
plusieurs reprises de dire « ah, on peut ne rien faire, ce n'est pas nos employés ».

420 Ça fait que c'est dans ce sens-là que moi je n'accepte pas ce créneau-là. Le principal
facteur que nous on dit « s'ils sont capables d'augmenter leurs affaires sans augmenter le
camionnage, bien je veux dire, regarde, big deal, c'est correct. Mais moi c'est la principale
425 corrélation que je vois là. Puis je ne vois pas comment on peut augmenter les affaires puis
augmenter le tonnage là, sans augmenter le camionnage. Il y a un autre site qui est à
Contrecœur et il serait temps que ça soit développé. Je sais qu'il y a d'autres problèmes. Le
développement infini ça n'existe pas. À un moment donné il y a une limite, on pense que le
quartier l'a vécue.

LA PRÉSIDENTE :

430

Merci.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

435

Ma deuxième question. Donc, si on ne va pas vers la logistique, vers quoi devrait-on
aller?

M. RAYMOND MOQUIN :

440

Bien, il y a une foule d'autres activités économiques, que ça soit de la recherche, que
ça le développement au niveau... c'était ça qui avait été évoqué il y a deux ans, le transport
électrique, une foule d'autres créneaux, intelligence artificielle. Il faut avoir un peu
d'imagination. La question c'est : pourquoi les entreprises qu'on veut amener dans ce secteur-
là. Et ça, je veux dire, il y a des gens encore plus férus à cette question-là qui pourraient
445 développer ça. Pourquoi les activités de recherche vont souvent dans l'ouest puis ne viennent
pas ici. Il pourrait y en avoir de la recherche dans l'est, des centres de recherche développés.
On n'est pas contre ça nous autres qu'il y ait des chercheurs, qu'il y ait des entreprises dans
ce sens-là avec quelques centaines, quelques, moi je dirais des milliers, on exagère, de

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 :