

LA PRÉSIDENTE :

1020 Alors, merci beaucoup, Madame, de votre présentation et d'avoir répondu à nos questions. J'inviterais maintenant monsieur Bergeron du Conseil régional de l'environnement de Montréal.

M. CHARLES BERGERON:

1025 Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Monsieur.

1030 **M. CHARLES BERGERON:**

1035 Bonjour, Madame Brodeur. Bonjour, Madame Simard, Monsieur Hanna. Ça me fait très plaisir de prendre la parole devant vous pour exprimer la position du Conseil régional de l'environnement de Montréal par rapport à l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Pour rappel, je sais que vous trois le savez, mais pour le bénéfice des personnes qui sont dans la salle, je rappelle que le CRE Montréal est un organisme indépendant. On ne relève pas de la Ville ou de la CMM et, donc, nous, ce qu'on propose de couvrir avec vous aujourd'hui, d'abord, c'est... on voudrait exprimer le fait que le CRE de Montréal accueille favorablement la vision et les principes qui ont été présentés par la Ville, donc la vision d'aménagement du secteur.

1040

1045 Par contre, on aimerait voir les cinq principes d'aménagement formulés par la Ville, subordonnés à trois principes qui, selon nous, sont plus fondamentaux encore. Je vais commencer notre présentation par ça. Donc, par vous parler de résilience, de qualité des milieux de vie et de concertation des acteurs et, ensuite, sur cette base-là, je ferai un bref retour sur trois principes qui ont été formulés par la Ville pour apporter certaines précisions, certaines idées et je

prendrai quelques minutes pour insister davantage aussi sur le projet de requalification de l'autoroute Bonaventure.

1050 Alors, les trois principes qu'on aimerait voir formulés de façon plus explicite comme étant vraiment trois idées fondamentales qui devraient diriger l'avenir du secteur, c'est l'idée de la résilience, l'idée de la qualité des milieux de vie et l'idée de la concertation des parties prenantes pour arriver à un aménagement d'ensemble qui soit plus unifié, plus cohérent. Le terme
1055 résilience est un terme qu'on entend énormément. Je pense qu'il faut prendre le temps de le définir un peu. Évidemment, puisqu'on est un organisme environnemental, on pense tout de suite à la résilience du secteur et des communautés et des entreprises face à la crise climatique.

1060 Donc, la résilience, on peut comprendre que c'est un concept qui se décline, si on parle de résilience écologique, donc de résilience des écosystèmes, mais de résilience sociale et de résilience économique aussi. Concrètement, la façon de faire atterrir ça sur le territoire, c'est de miser sur un maillage réussi entre le développement économique, le développement urbain et une trame verte et bleue qui, elle-même, est composée de milieux naturels sur lesquels on applique une gestion telle que ces écosystèmes-là sont capables de nous fournir des services pérennes pour faire... pour absorber les aléas climatiques et pour fournir, donc, des services de gestion durable des eaux, d'îlots de fraîcheur, entre autres.

1065 Un aménagement axé sur la qualité des milieux de vie, c'est pour nous, c'est fondamental dans ce secteur-ci, le secteur Bridge-Bonaventure et probablement le dernier secteur à redévelopper au centre-ville sur lequel on a la chance de vraiment faire atterrir des milieux de travail, même en zone industrielle, même en zone à prédominance industrielle, on peut faire
1070 atterrir cette idée de qualité des milieux de vie. Quand on entend « qualité des milieux de vie », on pense bien évidemment à la qualité de vie des gens qui habitent en zone résidentielle, mais nous, on veut ouvrir ce concept-là aussi pour y inclure les environnements de travail dans lesquels évoluent les entrepreneurs et les employés qui s'installeront sur ce secteur.

1075 Donc, concrètement, ça veut dire de penser à offrir aux résidents, aux travailleurs, aux
entreprises un environnement, une forme urbaine agréable, conviviale, une trame urbaine
perméable qui va permettre des déplacements sécuritaires sur le secteur. Ça veut dire de penser
à une mixité de l'offre de logements aussi, comme l'intervenante qui a pris la parole juste avant
moi, pardon, j'ai oublié votre nom, comme elle l'a bien mentionné : les travailleurs aiment bien
1080 habiter à proximité de leur lieu de travail et on est aussi dans un secteur qui est déjà fortement
aux prises avec des dynamiques de gentrification, pour ne pas dire de « *griffintownisation* », alors
il faut penser la mixité de l'offre de logements et puis, bien sûr, aussi, la qualité des milieux de vie
dans un environnement de travail, ça passe aussi par la présence de parcs, d'espaces verts, de
services de proximité qui peuvent à la fois desservir les employés du secteur et les résidents qui
1085 habitent tout près.

Et un aménagement cohérent, bien sûr, donc ça a été mentionné dans le portrait dressé
par la Ville qu'on est ici dans un contexte de paysages urbains désarticulés, fracturés, donc il y a
une unité à recréer par une nouvelle trame beaucoup plus perméable et par des aménagements
1090 qui vont rendre explicites les fils narratifs qui peuvent être racontés pour relier différents lieux.

Mais cette chose-là ne pourra jamais se réaliser autrement qu'à travers le dépassement
de la gestion projet par projet. Il faudra arriver à se doter de processus et de lieux pour que les
différents promoteurs parlent entre eux et avec la Ville et avec les citoyens, avec les représentants
1095 de la société civile pour s'assurer d'une concertation des projets, pour s'assurer que leurs projets
s'insèrent bien dans le tissu urbain.

Donc, sur la base de ces trois principes-là, je reprends trois des principes qui ont été
formulés par la Ville pour apporter des précisions. Je reviens sur le principe numéro 2 qui est des
1100 parcours d'entrée de ville mis en scène. En fait, quand on lit le descriptif qui a été élaboré par la
Ville suite à ce libellé-là, on n'a pas trop d'inquiétudes sur les intentions de la Ville. Par contre,
dans le titre, l'expression « mise en scène » comporte une certaine ambiguïté pour nous, puis il
faudrait résoudre cette ambiguïté-là, c'est-à-dire que, effectivement, c'est important de se doter
d'entrées de ville qui vont faire rayonner la métropole, qui vont participer à sa visibilité, mais on

1105 veut vraiment insister sur le fait que, pour nous, la forme des entrées de ville doit découler, en fait, de préoccupations pour la qualité de vie, c'est-à-dire faisons-en des espaces de rassemblement, faisons-en des espaces de consolidation de la trame verte et bleue, faisons-en des lieux de pôles intermodaux, sécuritaires et conviviaux, d'abord et avant tout, et l'aspect spectaculaire de la chose ou l'aspect mise en scène de la chose peut se subordonner à ces considérations-là.

1110

Ensuite, pour ce qui est de renforcer les connexions en transport actif et collectif, en fait, je vais répéter ce que d'autres intervenants ont dit, c'est-à-dire qu'effectivement il y a un besoin de compléter la desserte en transport actif, c'est très important pour faire des pôles d'emplois plus accessibles, faire des pôles d'emplois plus attractifs aussi et, pour permettre les passages sécuritaires et conviviaux entre les zones résidentielles de Pointe-Saint-Charles et du centre-ville vers le pôle d'emploi de la Pointe-Saint-Charles et vers le pôle d'emploi Bridge-Wellington.

1115

Mais, donc, en prenant en considération qu'il y a différents besoins de mobilité active, il y a la mobilité de transit, de courtes distances comme entre Pointe-Saint-Charles et le pôle d'emploi de la Pointe-Saint-Charles, mais la mobilité de transit longue distance inter quartier aussi et il y a la promenade aussi à prendre en ligne de compte. Donc, ce serait bien de prendre en compte ces trois expériences de la mobilité active dans les aménagements dont on veut se doter.

1120

Et puis, on a souligné dans notre mémoire aussi que les pôles intermodaux sont certainement des lieux à privilégier en ce qui a trait à la concentration de services à laquelle je faisais référence plus tôt. Donc, pour ne pas le nommer, la station du REM qui sera, comme on l'a appris récemment, du côté de Griffintown, est peut-être une bonne occasion à saisir pour justement y concentrer une offre de services qui viendrait pallier au manque ressenti jusqu'à maintenant dans le quartier Griffintown.

1125

1130

Et puis, à différents autres endroits aussi, aux endroits où il y aura des arrêts d'autobus, ce genre de choses. Il faudra penser ces arrêts-là comme des pôles intermodaux et à proximité de ces pôles-là, penser à une gamme de services. J'entends par services la possibilité pour les employés, pour les usagers du réseau de transport actif de se restaurer, de s'abreuver, de faire

1135 leurs emplettes avant de rentrer chez soi à la maison, et puis aussi des services qui ont vraiment un lien direct avec la mobilité active, donc aussi des centres de réparation de vélos et ce genre de choses.

1140 Je voulais aussi insister sur la composante stationnement quand on parle de la mobilité. J'ai fait un bref calcul. Je me suis prêté à l'exercice d'identifier où sont les stationnements dans le secteur étudié aujourd'hui : on en a pour vingt-neuf hectares consacrés à du stationnement. Et puis, je pense que mon exercice n'est même pas exhaustif.

1145 Donc, je pense qu'il y aurait vraiment à prioriser toutes sortes d'interventions sur cette composante-là. D'abord, réduire la superficie dédiée au stationnement par différents moyens, la déminéralisation, la mutualisation de certains espaces de stationnement aussi entre entreprises.

1150 Et puis, les stationnements qu'on est forcé de conserver ou qu'on fera le choix de conserver, ce serait intéressant de les transformer pour que ça devienne des infrastructures qui participent à la résilience du secteur. Donc, en faire des stationnements écoresponsables avec une part conséquente de la superficie qui soit verdie, qui consiste en des aménagements pour la saine gestion, la gestion durable des eaux et qui participe aussi à la consolidation de la trame verte et bleue.

1155 Avant de passer justement au dernier principe sur la trame verte et bleue, je voulais simplement soumettre à votre attention une proposition entendue, formulée par différents acteurs qui consiste à revoir le plan qu'on s'est donné pour la requalification de l'autoroute Bonaventure, c'est-à-dire de ne pas se contenter de la ramener simplement au niveau de la voie de service Carrie-Derick, mais de remonter cette autoroute au niveau de Marc-Cantin, ce qui apporte
1160 plusieurs avantages. D'abord, ça permet de regrouper ensemble les infrastructures ferroviaires, l'autoroute, donc, les grandes infrastructures qui, en ce moment, fragmentent le secteur. On les regroupe ensemble et la part de superficie qu'on a dégagée en berge, bien là, on peut vraiment avoir les coudées franches pour penser à un aménagement qui mette vraiment de l'avant la

1165

qualité de vie et la perméabilité de la trame, la sécurité pour les usagers de la mobilité durable et la mise en valeur des berges.

1170

Je termine avec la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenus par une trame verte. J'ai trouvé très intéressant que la Ville en fasse un principe, que ça apparaisse comme tel dans leur vision. On voulait simplement rappeler qu'en plus d'être un outil de mise en rapport des différents sites intéressants sur le secteur des parcs, des lieux historiques et autres, bien, en fait, on doit aussi prendre en considération des caractéristiques proprement écologiques.

1175

On doit aussi, je pense, aujourd'hui, on n'a pas le luxe de faire fi du fait qu'on a des écosystèmes précieux, en berge, même si une berge, aussi mince soit-elle, joue quand même son rôle à cet égard-là et la photo que j'ai placée ici, c'est... en fait, c'est une carte qui est produite par la Société d'histoire naturelle de la Vallée du Saint-Laurent sur laquelle on a les occurrences où on a documenté la présence de la couleuvre brune, qui n'est pas l'animal le plus attractif en soit, mais qui est très important parce qu'en le protégeant, on protège aussi un type d'écosystème qui est en disparition à Montréal, les écosystèmes de friche. Et puis, comme on a documenté sa présence à cet endroit-là, ce serait intéressant que la trame verte et bleue serve également à la consolidation de ces habitats.

1180

1185

Et j'ai placé dans ma présentation une diapo aussi qui montre la perte et les gains de canopée entre 2011 et 2017 pour prendre la mesure de tout ce qu'on a perdu de friche en fait dans ce secteur au fil des dernières années et, pour terminer en disant que ce serait bien important de mettre en valeur aussi ce type d'écosystème dans le secteur. Merci beaucoup.

1190

LA PRÉSIDENTE :

Moi, j'aimerais revenir sur votre dernière diapositive...

M. CHARLES BERGERON:

1195

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1200

Sur les pertes. Ce que je comprends... ça, je pense qu'on ne l'avait pas dans notre...

M. CHARLES BERGERON:

1205

Non, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

Dans ce que vous nous avez envoyé.

1210

M. CHARLES BERGERON:

Non, effectivement. C'est un petit supplément.

LA PRÉSIDENTE :

1215

C'est un supplément de vendredi après-midi. Ce qui est en vert... il y a, en orangé, ce sont des pertes entre... de canopée basse ou autres entre 2011 et 2017.

M. CHARLES BERGERON:

1220

Alors, les données qui nous sont fournies par l'Observatoire de la Communauté métropolitaine de Montréal font la distinction entre la canopée basse et la canopée haute. La canopée basse, c'est les herbacés, les arbustes. La canopée haute, c'est les arbres. Et j'ai illustré

1225 ici, en jaune, la perte de canopée basse et en orange la perte de canopée haute. Donc, bien sûr, on a perdu de la canopée basse avec tous les travaux autour du pont Champlain. On en a perdu aussi au parc Jean-Drapeau avec la construction de l'amphithéâtre. Mais, dans le secteur qui nous intéresse, on en perd aussi à proximité des habitats de la couleuvre brune.

1230 Donc, c'est certain qu'un terrain en friche, une friche urbaine, c'est intéressant en sa qualité de terrain vacant parce qu'on peut y bâtir, on peut y projeter d'y faire du développement économique, du développement urbain. On peut y installer de nouveaux bâtiments, mais je pense que ce serait intéressant, tel que l'a mentionné madame Phyllis Lambert plus tôt, de faire appel à l'expertise qu'on a à Montréal notamment en écologie urbaine pour faire une planification d'ensemble finalement à travers laquelle on pourrait identifier les friches qui valent la peine d'être préservées.

1235

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum. Ce qui est impressionnant dans ces... c'est qu'on voit qu'il y a quand même beaucoup de pertes, notamment, en canopée basse qui sont liées aux travaux...

1240

M. CHARLES BERGERON:

Effectivement.

1245

LA PRÉSIDENTE :

Soit entourant le nouveau pont Champlain ou encore aussi le REM peut-être, un peu... mais je vois aussi qu'il y a quand même des gains en bleu, et c'est peut-être difficile de...

1250

M. CHARLES BERGERON:

Effectivement.

1255 **LA PRÉSIDENTE :**

De voir dans le détail. Il y a quand même un certain nombre de gains, là, aussi.

1260 **M. CHARLES BERGERON:**

On décèle ces gains-là, en fait, beaucoup à travers les emprises ferroviaires et autoroutières.

1265 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. CHARLES BERGERON:

1270 Ce qui me permet de souligner que, un bon aménagement... c'est possible de faire un bon aménagement des abords de ces emprises pour contribuer à la connectivité écologique.

LA PRÉSIDENTE :

1275 Oui.

M. CHARLES BERGERON:

Ce qui est une infrastructure qui fragmente le territoire peut devenir aussi...

1280

LA PRÉSIDENTE :

Une richesse.

M. CHARLES BERGERON:

1285

Un corridor dans une certaine mesure pour certaines espèces fauniques.

LA PRÉSIDENTE :

1290

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1295

Question?

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1300

Oui, en fait. Deux petites questions. Vous avez parlé... vous avez discuté de trois principes qui sont dans les documents de la Ville.

M. CHARLES BERGERON:

1305

Oui.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1310

Moi, j'aimerais revenir sur le principe 5 dont vous n'avez pas discuté maintenant, mais qui fait partie de votre document que nous avons lu. Donc, des activités économiques et urbaines renouvelées. J'aimerais tout simplement que vous m'expliquiez ou que vous discutiez un peu de votre perception d'activités urbaines, économiques, urbaines renouvelées. Qu'est-ce que ça veut dire dans votre esprit ?

M. CHARLES BERGERON:

1315

Oui. Dans notre esprit, bien, d'abord, moi, je suis très ravi de ce que j'ai entendu avant. Madame Phyllis Lambert et la madame qui s'est exprimée juste avant moi aussi ont une vision qui rejoint la nôtre là-dessus.

1320

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

C'est la page 17 de votre document.

M. CHARLES BERGERON:

1325

Pardon?

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1330

La page 17 de votre document.

M. CHARLES BERGERON:

1335

Oui, merci. Merci beaucoup. Donc, pour nous, il s'agit de soutenir l'implantation d'entreprises qui vont participer à la résilience du secteur et qui vont participer à la qualité de vie du secteur aussi. Donc, ce que j'entends par là, c'est des entreprises qui œuvrent dans des domaines qui sont compatibles avec une vision de développement durable, soit parce que leurs activités sont liées à l'innovation en développement durable, soit parce qu'elles œuvrent dans d'autres filières, mais elles font la démonstration d'un bon bilan de responsabilité sociale et environnementale.

1340

Je pense que ce serait important pour la qualité de vie aussi qu'on favorise les entreprises, l'implantation d'entreprises qui vont réserver un minimum d'emplois pour les

1345 communautés locales aussi ou, en tout cas, qui ont le plan de fournir de l'emploi pour les
communautés locales. Donc, il ne s'agit pas juste de faire arriver toute une nouvelle classe de
travailleurs avec des compétences XY, mais c'est aussi d'offrir des opportunités d'emplois aux
communautés qui sont déjà installées sur ce territoire. Et puis, comme l'intervenante qui a passé
juste avant moi l'a mentionné aussi, ça peut énormément passer par l'implantation de services
également. Donc, des services complémentaires aux industries qui seraient installées là. Donc...

1350

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Vous répondez... vous avez en même temps répondu à ma deuxième question...

1355

M. CHARLES BERGERON:

Oui, d'accord.

1360

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

En parlant de main-d'œuvre locale, donc je comprends des citoyens de Pointe-Saint-Charles, mais aussi des citoyens de Griffintown?

1365

M. CHARLES BERGERON:

Absolument. Absolument. Ce qui me permet aussi de souligner tout l'enjeu de l'accessibilité de ces pôles d'emplois. Pour l'instant, la zone résidentielle de Pointe-Saint-Charles et puis la zone résidentielle de Griffintown ne jouissent pas d'accès si faciles que ça aux deux pôles d'emploi... les deux grands pôles d'emploi, là, qui sont, pour moi, la zone Bridge-Wellington et la zone du PEpsc.

1370

Donc, je pense qu'il faut mener ces deux réflexions-là ensemble, la réflexion sur le renouvellement des activités économiques doit aller main dans la main avec la réflexion sur la perméabilité de la trame, l'aménagement d'accès sécuritaires pour les usagers de la mobilité

1375

durable, et puis la convivialité. Donc, tout le secteur du fameux triangle a été identifié déjà, mais je pense que, ça, c'est un secteur sur lequel il faudra insister pour que... en fait, le renouvellement des activités économiques, pour qu'il puisse se faire, il faut que le secteur jouisse d'une certaine attractivité, puis cette attractivité-là dépend énormément de son accessibilité.

1380

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Et ce renouvellement-là... un dernier détail...

1385

M. CHARLES BERGERON:

Oui.

1390

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Une dernière précision. Est-ce que ce renouvellement-là induit qu'on fait *tabula rasa* de ce qui existe présentement?

1395

M. CHARLES BERGERON:

Pas nécessairement...

1400

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Comme, par exemple, l'industrie lourde qui existe.

M. CHARLES BERGERON:

Pas nécessairement. Par contre, ce qui serait très intéressant si on maintient de telles activités, ce serait de penser au développement de zone tampon autour parce que la question de la mitigation des nuisances est très importante, c'est central.

1405 D'ailleurs, s'il y a de nouvelles entreprises qui viennent s'implanter sur les zones à
vocation industrielle et qui amènent, disons, un certain degré d'intensité des activités industrielles,
je pense que ce serait important de planifier à l'avance une sorte de gradient spatial des intensités
des activités, c'est-à-dire que les activités les plus lourdes soient situées le plus loin possible à la
fois des zones résidentielles et des berges, parce que les berges, on veut les mettre en valeur à
titre de parcs. Donc, il faut arriver à une spatialisation qui permette une saine cohabitation des
1410 usages, comme ça.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Merci.

1415

M. CHARLES BERGERON:

Je vous en prie.

1420

M. DAVID HANNA, commissaire:

Oui, j'ai deux questions. J'aimerais vous ramener à votre recommandation 12, et c'est
notamment celle qui propose le déplacement de ce futur boulevard Bonaventure, pas sur Carrie-
Derick, donc proche des berges, mais plutôt en arrière-plan du parc...

1425

M. CHARLES BERGERON:

Voilà.

1430

M. DAVID HANNA, commissaire:

... d'entreprises, notamment sur Marc-Cantin, ou collé, si on veut, sur le REM.

M. CHARLES BERGERON:

1435

Oui, exactement.

M. DAVID HANNA, commissaire:

1440

Ceci amène, bien sûr, et je pense qu'on voit dans votre plan une certaine géométrie quant au pont Victoria.

M. CHARLES BERGERON:

1445

Absolument

M. DAVID HANNA, commissaire:

1450

Et nous voulions vous poser la question de peut-être... qu'est-ce que vous envisagez dans ce secteur? Et, compte tenu de ce que vous avez entendu de madame Lelièvre précédemment, verriez-vous aussi un arrimage quant au trafic du pont Victoria vers Bonaventure? Comment vous vous positionnez dans tout ce nœud, si on veut?

M. CHARLES BERGERON:

1455

Oui, je trouve que le mot « nœud » est extrêmement bien choisi pour parler de ce lieu-là. Les propositions que j'ai entendues à ce sujet me semblent très intéressantes. Je pense qu'on a tout intérêt à connecter l'autoroute Bonaventure directement au pont Victoria et je pense que cette chose est d'autant moins gênante si le boulevard Bonaventure est déplacé au niveau de Marc-Cantin. Pourquoi? Parce que si on connecte le pont directement au boulevard Bonaventure, évidemment que ce boulevard-là va demeurer un axe de canalisation, d'un très lourd trafic routier.

1460

Je pense qu'en connectant les deux directement, en fait, on va inciter les automobilistes à emprunter cet axe-là. Donc, il faut être conscient qu'il va demeurer un certain volume sur le

1465 boulevard, mais ce volume-là est peut-être moins gênant si le boulevard est déplacé sur le versant nord du parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

1470 Si on maintenait le boulevard Bonaventure à l'endroit où il est maintenant, ou qu'on le déplaçait de 15 mètres et qu'on le connectait sur le pont Victoria et qu'on se retrouvait avec un important trafic routier sur ce boulevard-là, même si on changeait la forme du boulevard, on se retrouverait, je pense, avec des problèmes de trafic assez importants.

1475 Et on ne pourrait pas arriver à créer l'interface perméable et conviviale qu'on souhaite voir arriver entre le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et les berges. Donc, je pense que le scénario de la connexion du pont à l'autoroute fonctionne d'autant mieux si cette autoroute est déplacée au niveau de Marc-Cantin.

M. DAVID HANNA, commissaire:

1480 Merci. Je pense que cette précision est très importante. Je souhaiterais maintenant passer à votre recommandation 19...

M. CHARLES BERGERON:

Oui.

1485 **M. DAVID HANNA, commissaire:**

1490 Qui nous surprend un peu. 18, pardon. 18. Et vous dites, bon, advenant des désistements de lignes ferroviaires, il faudrait donc prévoir une étude pour recycler ces lignes. Nous sommes perplexes. Quelles lignes? Nous sommes dans un des nœuds ferroviaires...

M. CHARLES BERGERON:

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire:

1495

... les plus achalandées du Canada entier...

M. CHARLES BERGERON:

1500

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire:

1505

Qu'elles s'en aillent au port, qu'elles s'en aillent...

M. CHARLES BERGERON:

Oui.

1510

M. DAVID HANNA, commissaire:

Vers la Gare centrale, vers l'est...

M. CHARLES BERGERON:

1515

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire:

1520

On a du mal à concevoir un désistement ferroviaire, alors...

M. CHARLES BERGERON:

1525

Oui, je comprends.

M. DAVID HANNA, commissaire:

1530

À quoi pensiez-vous, au juste?

M. CHARLES BERGERON:

1535

Je comprends. En fait, c'est une recommandation qui s'attache très précisément à un élément de conclusion qui apparaît dans le rapport de la firme Grant Thornton sur l'avenir des différentes filières économiques sur le secteur. Nous, on a... ce n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd que la filière de la logistique n'était pas identifiée comme une filière d'avenir à long terme pour le secteur. Et puis, donc, la firme recommande de maintenir certaines activités de logistique à court terme et à moyen terme parce que les installations sont là, mais si on a bien compris le sens de la conclusion de la firme, on peut penser qu'il pourrait y avoir, disons, un amoindrissement, une baisse d'intensité de ce type d'activités dans ce secteur. C'est comme ça qu'on a interprété cette conclusion-là.

1540

1545

Et c'est sur la base de cette interprétation-là qu'on se dit: bien, ce pourrait être intéressant d'envisager, à ce moment-là, si jamais il y a des lieux aujourd'hui qui sont consacrés aux opérations logistiques qui se voient attribués... en fait qui voient perdre cette vocation-là, à long terme, ça pourrait être intéressant de déjà penser la conversion de ces endroits-là en autre chose. Par exemple, on a un exemple précis en tête, il y a la présence de Ray-Mont Logistiques dans ce secteur. Bon. J'ai pas discuté avec eux, mais bon. Ray-Mont Logistiques zyeute aussi du côté de l'Assomption sud, Longue-Pointe pour des terrains encore plus grands.

1550

Donc, si jamais il y avait, justement, disons-le comme ça, abandon de leur terrain dans le secteur, bien, ce serait déjà intéressant de penser à la conversion de leur terrain en autre chose :

1555 un parc. On est juste à côté d'une zone résidentielle. C'est justement un lieu où il manque d'infrastructures pour la mobilité durable. Est-ce que cet endroit-là ne présenterait pas, justement, un beau potentiel de conversion en infrastructures vertes?

M. DAVID HANNA, commissaire:

1560 Parfait. C'est bien. J'apprécie la précision parce que, effectivement, c'est le projet de Raymond Logistiques, c'est un grand terrain, des voies ferrées et, effectivement, dans ce cas-là, il y aurait changement à prévoir. Alors, c'est très clair. Merci beaucoup.

M. CHARLES BERGERON:

1565 Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

1570 Alors, je vous remercie, Monsieur...

M. CHARLES BERGERON:

1575 Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

... de votre présentation, d'avoir répondu à nos questions.

1580 **M. CHARLES BERGERON:**

Ça fait plaisir.