

1605 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Ça va?

1610 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :**

Ça va, c'était très clair.

LA PRÉSIDENTE :

1615 C'était très clair.

Mme MIREILLE GOULET :

Merci.

1620

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1625 Alors, je ne sais pas... Est-ce que tu sais s'il y en a d'autres qui sont arrivés? Est-ce que monsieur Carl Bégin serait avec nous? Oui? Parfait. Parce qu'on va continuer, on ne fera pas la pause, c'est correct pour tout le monde? Est-ce que Louis-Philippe, pour après... Louis-Philippe Véronneau est avec nous? Pas encore, mais les autres, ensuite, sont déjà arrivés, donc on va poursuivre.

1630

Alors, dès que vous êtes prêt, on vous écoute.

M. CARL BÉGIN :

1635 Alors, bonsoir.

1640

J'aurais le goût d'être en faveur de quelque chose, puis j'essaie, j'essaie d'être en faveur d'un grand projet urbain, un projet qui serait... où on prendrait en compte un ensemble de parties prenantes, où on considérerait plusieurs échelles d'intervention et aussi dans lequel le processus serait tout aussi important que le résultat. Ça fait que ça, c'est un projet urbain pour moi, et ça demande le leadership de la Ville de Montréal.

1645

J'ai l'impression que depuis plusieurs années, on est à la remorque d'institutions qui ont d'autres intérêts, d'autres enjeux, et qu'on est à côté d'un projet urbain; on est dans un projet de transport, principalement. Donc, il y a plein d'opportunités qui sont ratées, pour moi déjà, juste là.

Puis, je suis ingénieur de formation, je suis père de famille, je suis citoyen, contribuable.

1650

J'aurais le goût d'être médecin ce soir puis de parler comme un médecin social. Et j'ai l'impression que je regarderais ce projet-là puis je le diagnostiquerais comme schizophrénique, comme complètement déconnecté de la réalité dans laquelle nous sommes tous.

1655

Alors, lors de la période de questions, j'avais demandé à voir... si on pouvait avoir les critères qui servaient à conditionner le projet, puis j'ai mal répondu à la question que vous m'avez tendue, qui était : « De quels critères vous parlez? », puis j'avais insisté sur les critères routiers.

1660

Mais, c'est de tous les critères que j'aimerais savoir, sur lesquels le projet qui est sur la table est le meilleur. Donc, pas juste le gabarit ou les critères routiers, mais les critères qui touchent aussi à la santé publique puis aux conditions environnementales. Et, à partir de là, je pense qu'on pourrait commencer à regarder des solutions puis être vraiment en faveur de quelque chose.

1665

Je suis vraiment désolé de vous voir et puis de nous voir dans cette position-là. J'ai le goût de revenir un peu sur le processus, ce n'est pas confortable pour personne. En tout cas, ça ne l'est pas pour moi, puis ça ne l'est pas pour vous, puis ça ne l'est pas pour le processus non plus : on est au maximum.

1670 Le travail que vous faites, il est exceptionnel, mais je pense qu'on est au bout de ce que ça peut livrer, un processus de consultation publique comme ceux dans lesquels on est, et une des recommandations que j'aurais, ça serait d'aller s'inspirer de la charte ou de la convention d'Aarhus, qui est une charte européenne qui met en place des conditions extrêmement pertinentes pour faire avancer le débat public.

1675 On considère notamment, dans ce processus-là, un principe d'équité, d'accès à l'information, de justice sociale, et ça nous permettrait, comme citoyens, d'avoir accès à l'ensemble des données qui sont sur la table.

1680 Je veux dire, il y a des partenaires de ce projet-là qui connaissent le projet du ministère des Transports puis du Port de Montréal depuis plusieurs années. Nous, on l'a appris en forçant avec des lois d'accès à l'information, puis des choses comme ça, puis des démarches que le député du quartier a pu faire pour faire, donc...

1685 L'autre élément qui est important avec Aarhus, c'est que les institutions doivent considérer les états, les retombées sociosanitaires cumulatives de leur projet sur le long terme.

1685 Alors, ça peut poser la question du coût de la vie, du... quelle est la valeur qu'on accorde à la vie dans le quartier. Il y a plein d'interventions qui ont fait état à la santé, donc je ne reviendrai pas là-dessus. Je vais essayer de revenir un petit peu plus sur mon propos puis d'aller sur des endroits où peut-être peu de monde ont parlé.

1690 J'aurais vraiment eu... aimé ça avoir le temps de préparer un mémoire, mais bon, le temps m'a manqué.

1695 Ça fait que c'est sûr que pendant les présentations, comme citoyen, j'ai été heurté et inquiet. J'ai été heurté quand j'entends les promoteurs du projet parler d'intervenir sur un terrain vierge, alors que c'est un terrain qui est complètement chargé d'histoire, dans lequel il y a des intentions qui sont déposées.

1700 Il y a un patrimoine industriel qui y était, qui n'y est plus depuis 2004, il y a un patrimoine naturel qui s'est mis en place, il y a des paysages remarquables à cet endroit-là.

1705 C'est un des rares endroits où on sait exactement où on est sur la planète. Je veux dire, on voit Montréal, le mât, les pyramides olympiques, on voit du patrimoine industriel avec les élévateurs à grains, on voit les Montérégiennes, on voit le mont Royal, on sait exactement où est-ce qu'on est puis à quelle époque, c'est fascinant. Il faut que ça soit mis de l'avant puis protégé.

1710 L'autre chose que je dirais... puis j'étais inquiet aussi parce que les solutions proposées pour augmenter la fluidité du camionnage et de la circulation routière dans son ensemble, une augmentation de l'offre, en essence, bien ça fait 50 ans qu'on fait cette expérience-là, d'augmenter l'offre pour essayer de répondre à une demande puis on n'y arrive pas.

1715 Alors là, il faudrait croire soudainement qu'avec des analogies de plomberie et tout ça, qu'on va augmenter la fluidité du trafic puis on va réussir cette fois-ci. Mais, c'est plus qu'un acte de foi, là, que ça demande, là. C'est pour ça, je... c'est vraiment exigeant.

1720 En termes de gestion des eaux de pluie, donc, moi, ce que je souhaiterais, c'est un projet qui soit exemplaire, puis on pourrait définir « exemplaire », là, avec plein de critères. Mais, le territoire le commande, le contexte historique le commande, le contexte normatif, réglementaire, législatif le commande avec la réglementation que Montréal va adopter prochainement sur la gestion des eaux de pluie.

1725 Il y a le décret de 2012 – de 2002 – sur la rue Notre-Dame, qui est aussi un cadre... c'est un décret, c'est quasiment un cadre législatif qui exige qu'on gère ces eaux de pluie là de façon complètement exemplaire puis j'aimerais ça le voir davantage.

Il y aurait une opportunité de commémorer pas seulement le ruisseau Molson ou le ruisseau des Grandes Prairies, mais aussi toute l'activité industrielle qu'il y avait là. Je pense que l'arrondissement a encore ou, quelque part dans la Ville de Montréal, d'entreposé certains

1730 des moules en bois qui servaient à couler les pièces de fonte. Est-ce qu'on peut faire un appel à projets pour commémorer cette industrie-là puis réinterpréter ces moules en bois là pour marquer le territoire?

1735 Puis t'sais, quand je fais des recommandations de même, je suis en train d'avalier la couleuvre, je n'aime pas ça, mais bref, on peut peut-être faire quelque chose pour marquer puis commémorer le riche passé industriel qui était là.

1740 On met beaucoup d'argent pour les infrastructures techniques. Est-ce que... un peu dans les recommandations, là, tout ça, un peu sur le principe du programme pour les arts publics, où on réserve 1 % pour les projets institutionnels, est-ce qu'on pourrait réserver 1 % pour investir dans ce que moi j'appelle « les infrastructures sociales »?

Puis ça n'a pas besoin d'être autour de ce projet-là parce que je ne pense pas qu'on va attirer beaucoup de gens dans la forme actuelle.

1745 Donc, des infrastructures sociales, c'est des réseaux de places, de placettes, c'est des lieux collectifs, où on fabrique le vivre ensemble, où on fabrique le mieux-être.

1750 Donc, on pourrait prendre au moins 1 % du projet d'infrastructure technique puis de l'investir pour des retombées locales dans les infrastructures sociales. On peut faire la même chose pour les infrastructures vertes aussi.

1755 Nonobstant le PPU pour le secteur l'Assomption Nord, à moins qu'Hydro-Québec puisse faire la démonstration hors de tout doute que le projet, avec toute la qualité puis l'énergie qu'ils mettent, puis c'est des gens de bonne foi... donc, à moins qu'Hydro-Québec puisse démontrer que son projet va améliorer les conditions climatiques du secteur, est-ce qu'on peut considérer qu'Hydro-Québec s'implante malgré le PPU sur un terrain vacant qui est au nord puis qu'on trouve les façons de l'intégrer?

1760 Il y a plein de trucs à faire pour être imaginatif : qu'on l'enfouisse, qu'on fasse des bureaux par-dessus : il y a plein d'exemples de par le monde exemplaires, exemplaires, exemplaires à tous égards.

1765 L'argumentaire que le PPU a déjà été fait puis qu'on ne peut pas revenir en arrière, bien, à un moment donné, on change d'idée, dans la vie. Le contexte a changé, on a adopté une urgence climatique, il y a plein de raisons qui font en sorte qu'on ne peut pas bousiller ce qui reste, ce qui s'est développé depuis une quinzaine, vingtaine d'années sur ce site-là puis qui rend des services énormes.

1770 À « capacité », j'entends, il me semble, le Port nous dire qu'il y a à peu près 2 000 camions par jour qui vont sortir, là. C'est en 2023, 2025, dépendamment de l'activité économique mondiale. 2 000 camions par jour, c'est beaucoup, beaucoup, beaucoup d'argent. Je comprends qu'il y a des nuisances.

1775 Avant d'arriver à cette solution *hard*, est-ce qu'on peut évaluer, ou est-ce qu'on a évalué les retombées d'un train de mesures que j'appellerais *soft*, qui seraient par exemple ce que j'appelle souvent le *speed dating* entre les camions puis leurs marchandises? Donc, on donne des rendez-vous aux marchandises puis les camionneurs, ils arrivent. C'est une mesure *soft*.

1780 Quel serait l'impact que le camionnage utilise les voies réservées pour autobus à l'extérieur des heures de pointe, par exemple? Des mesures *soft*, il n'y a presque pas d'argent à mettre pour mettre ça en œuvre puis ça aurait un effet, probablement, sur la capacité.

1785 Qu'on donne des amendes aux rendez-vous manqués, qu'on légifère comme la personne avant moi disait quand les camions, les moteurs au ralenti tournent inutilement. Et qu'on légifère ou qu'on taxe, qu'on donne les amendes, aussi, quand les camions circulent hors des heures normales.

1790 Ça, ce sont des mesures, là, on annonce qu'on met ça en place, on y va, tolérance zéro. Le contexte le demande, les pouvoirs législatifs réglementaires sont en place, qu'est-ce qui fait qu'on... je vous parle de ça en ce moment, t'sais comme...

1795 Ça fait que portez ma voix comme recommandation puis qu'on puisse passer à l'action. Puis tout ce train de mesures là, puis j'en ai... je peux en énumérer d'autres, quel effet ça peut avoir sur la gestion de la capacité.

1800 Ensuite, parce que je pense qu'on va continuer de danser ensemble, tous les intervenants de ce projet-là, puis on va revoir, sur la base de tous les critères, des scénarios alternatifs. Dans cette optique-là, si on pouvait mettre le transport en commun de haute capacité en premier en service, ça nous permettrait, un, d'offrir une alternative pendant la construction aux gens qui sont un peu mal pris, puis ça permettrait aussi peut-être de développer des modes, des... favoriser un transfert modal bien après la livraison de la dernière phase de ce projet-là.

1805 Enfin, aussi, comme... une autre recommandation, ça soit que le ministère des Transports complète tous les projets qu'il y a déjà en cours à Montréal avant de s'attaquer à un nouveau chantier. Je pense à des projets comme l'autoroute Décarie, qui était prévue pour être recouverte partiellement. Mais, est-ce qu'on peut finir ça avant avec l'argent qu'on a?

1810 Puis ça peut peut-être aider à bâtir de la confiance puis augmenter notre qualité de vie. Ça fait qu'une des recommandations – ça, c'est juste un chantier – mais que le Ministère complète les chantiers pour lesquels il y a déjà des études puis des... comment dire, des... ou on attend que ça soit complété.

Ça fait que je vous dirais que c'est à peu près ça, rapidement.

1815 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1820 Vous avez abordé plusieurs questions. Je me demandais juste, dans votre conception d'un projet exemplaire, quel rôle vous voyez pour le Port de Montréal, qui est là? Comment intégrer, dans votre vision d'un projet qui serait exemplaire, toutes les activités du Port de Montréal?

1825 **M. CARL BÉGIN :**

Bien, qu'il pousse, par exemple sur...

LA PRÉSIDENTE :

1830 Juste pour réfléchir à l'avenir, là.

M. CARL BÉGIN :

1835 ... c'est ça, mais qu'il pousse sur... qu'il développe avec l'industrie du camionnage différentes mesures alternatives pour accélérer ou améliorer la gestion de l'offre. Qu'il mette en place toutes les mesures à son service pour amoindrir ou réduire les perturbations sonores; il y en a énormément.

1840 Il y a des choses qui peuvent être faites, là. On peut acheter des moteurs électriques, là, au lieu de réfrigérer avec des génératrices. Donc, ça, c'est ses clients. Qu'il soit proactif auprès de ses clients.

1845 Qu'il travaille sur le développement de scénarios alternatifs pour sortir les camions du port. Écoutez, il y en a plein, il y en a plein. Qu'il travaille, par exemple... il y a des scénarios qui ont été avancés sur l'inversion d'une courbe... la courbe ferroviaire de la cour Moreau à l'autre extrémité. Là, on sort du cadre territorial de cette étude-ci, mais, que le Port ouvre son jeu puis qu'il soit... comment dire... qu'il ait une attitude plus innovante. Oui.

1850 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Moi, ça va. Est-ce que tu as une question? Toi, c'est bon, c'est clair?

1855 **M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire**

C'était clair, oui.

1860 **LA PRÉSIDENTE :**

C'était clair?

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

Hum hum.

1865

M. CARL BÉGIN :

Merci.

1870 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup pour votre présentation, et puis même s'il n'y avait pas de mémoire, tout est sténographié, donc on a tout.

1875 Alors... Pardon? Oui, bien, je vais les inverser, on va demander à madame Julie Morissette et madame Émilie Dupuis, qui sont avec nous...

Mme ÉMILIE DUPUIS :

1880 Donc, Émilie Dupuis et Julie Morissette, nos noms et prénoms.