

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme NICOLE BRODEUR, présidente de la commission
Mme FRANCINE SIMARD, commissaire
M. DAVID HANNA, commissaire

CONSULTATION SUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 4 octobre 2019, 13 h
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 4 OCTOBRE 2019	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

Mme Phyllis Lambert	3
Mme Anne-Marie Lelièvre, Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal.....	18
M. Charles Bergeron, Conseil régional de l'environnement de Montréal - CRE-Montréal	35
M. Alexandre Maquet et M. Kyle Irving, A3B.....	54
M. Robin Doak et M. Éphraïm Hernandez, 785 Mill.....	66
Mme Christine Beaulieu et M. Daniel Dagenais, Administration portuaire de Montréal	80
MOT DE LA FIN	97

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors, je vous invite à prendre place. Bon après-midi, Mesdames et Messieurs. Good
afternoon, ladies and gentleman. Je me nomme Nicole Brodeur. La présidente de l'Office,
madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de la Commission. Mes collègues, Francine
Simard et David Hanna, se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette nouvelle étape
10 de la consultation publique sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Nous sommes secondés
par Marina Jolly et Élise Naud, qui sont à ma gauche. Elles sont les analystes de la Commission.
La séance se déroulera en français, mais ceux et celles d'entre vous qui le souhaitent peuvent
s'exprimer en anglais auprès de la Commission. This meeting will be conducted in French, but
anyone who would prefer to address the commission in English may do so.

15 Nous accueillons, cet après-midi, les personnes et les organismes qui se sont inscrits
pour exprimer leurs opinions sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Cette phase de la
consultation se déroule entre les citoyens et la Commission. Les représentants de la Ville ne
participent pas aux échanges.

20 Nous tenons, au total, six séances d'audition des opinions. Nous avons commencé
mercredi en soirée, hier en après-midi et en soirée, cet après-midi, vendredi, en après-midi, et
lundi prochain, le 7 octobre, en après-midi et en soirée au Centre Lorne à Pointe-Saint-Charles.

25 Nous entendrons une quarantaine de citoyens et de représentants d'organismes.
La Commission a également reçu près d'une centaine de mémoires additionnels, dont les auteurs
ont préféré s'en tenir à une présentation écrite.

30 Je rappelle que les consultations de l'Office reposent sur le principe selon lequel les
citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils
ont aussi le droit de faire connaître leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions

des élus municipaux relativement à ces projets. Les consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie. Quant au déroulement de la séance de cet après-midi, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun et à chacune, soit dix minutes environ pour présenter leur opinion et dix minutes pour un échange avec les commissaires. Je serai aussi assez stricte sur la durée pour que nous puissions tenir la séance dans les délais prévus.

Je voudrais aussi rappeler à ceux et celles qui viendront présenter leur mémoire que moi-même et mes collègues commissaires l'avons lu attentivement et que nous nous sommes même réunis avant la tenue de la séance pour en discuter. C'est pourquoi je vous inviterais à en présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour que la Commission puisse échanger avec vous.

Les mémoires sont rendus publics sur le site internet de l'Office le 11 octobre, soit au lendemain de la fermeture des opinions en ligne. Une fois la consultation terminée, la Commission entreprendra l'analyse de l'information des opinions et des mémoires. Compte tenu de la quantité importante d'opinions verbales et écrites que nous avons à traiter et à analyser, nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au début de la prochaine année. C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, qui remettra le rapport aux élus. Celui-ci sera rendu public dans les 15 jours suivant son dépôt et les décisions relatives au projet appartiennent aux élus comme vous le savez.

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Cindy Lavertu, qui est à gauche, ici, et d'un responsable de la sonorisation, qui est la firme CSL. Comme pour la première partie de la consultation, tout ce qui est dit au cours de l'audience est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site Internet de l'Office dans une semaine environ.

Je tiens aussi à mentionner que la Commission est soutenue dans son travail par monsieur Gilles Vézina, qui est attaché de recherches et de documentation à l'Office et avec

lequel vous avez possiblement communiqué pour vous inscrire en vue de présenter vos mémoires, aussi par madame Brunelle-Amélie Bourque, qui est à l'accueil et qui est chargée de la logistique.

65 La séance de cet après-midi devrait prendre fin vers 15 h 30 au plus tard si tout se déroule comme prévu. Je vous propose de ne pas prendre de pause parce qu'il n'y a qu'une seule personne qui reviendrait après la pause et si celle-ci est sur place, on enchaînerait immédiatement.

70 Comme vous le savez, la Commission tient à ce que le climat soit serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation d'autrui ne seront pas reçus.

75 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos qui seront tenus cet après-midi, les représentants de la Ville pourraient utiliser leur droit de rectification. C'est la présidente, moi-même, qui leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance seulement. Il s'agira, bien entendu, de rectifier un fait ou des données, et non pas d'émettre un commentaire ou un avis de la part de la Ville. Alors, j'inviterais immédiatement madame Phyllis Lambert à se
80 présenter à l'avant s'il vous plaît. Madame Lambert, je vous inviterais à présenter la personne qui vous accompagne pour les fins de sténographie.

Mme PHYLLIS LAMBERT:

85 Premièrement, je voudrais vous saluer tous, madame Simard et monsieur Hanna, et je suis ravie d'être ici avec ce beau soleil derrière vous.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

90

Mme PHYLLIS LAMBERT:

J'ai demandé à monsieur Bélanger d'être là parce que je risque de ne pas bien entendre vos questions et qu'il me les transmette.

95

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

100

Mme PHYLLIS LAMBERT:

Parce que ce n'est pas très bien, le...

LA PRÉSIDENTE :

105

Aucun problème.

Mme PHYLLIS LAMBERT:

110

Alors, les bases du quartier industriel, dans les villes, présentent une grande opportunité, une énorme opportunité, pour établir de nouveaux quartiers équitables, répondant aux changements écologiques, technocratiques, culturels et sociaux qui doivent faire partie de la réalité de nos villes aujourd'hui. Alors, je vais mettre une mise en situation pour commencer, ce qu'il ne faut pas faire. L'expérience de New York nous apporte une importante notion de ce qu'il ne faut pas faire. Alors, il y a deux exemples à New York, le secteur West-Side Rail-Yards qui donne sur le fleuve Hudson entre la 31^e et 34^e rue et qui aurait pu être un grand poumon pour le sud-ouest de Manhattan... Ça va mieux?

115

120

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on vous entend mieux, oui.

125 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

De Manhattan. Qui promettait le grand poumon pour la ville de Manhattan, le sud-ouest, je
veux dire, qui promettait le concours pour le design des villes en 1999 et qui était basé sur
l'importance qu'il y avait pour New York, Central Park. Alors, le suivi était; business as usual. Et
130 encore, sauf le parc exceptionnel de High Line, juste en dehors du site est le seul élément qui
reste du concours. Le site, aujourd'hui, est l'infâme Hudson Yards, que je crois que vous
connaissez tous, un terrain de jeux de promoteurs, bâti d'un seul coup. Il est en clos, isolé,
composé de gratte-ciels et de centres d'achats pour milliardaires. C'est l'expression pure de
l'insouciance pour le public et l'ignorance de la santé des villes.

135

Le deuxième site à New York, c'est celui du 11 septembre 2001. Les attentes étaient...
c'était un événement terrible, la tragédie... Les attentes ont fait volte-face. C'est évènement
épouvantable aurait pu mener à des exigences encore plus aigües, la nécessité et l'obligation de
créer un secteur mixte avec le génie du lieu réfléchi par les institutions qui aborderaient les
140 maladies économiques et sociales et écologiques et qui analyseraient la problématique de la
sécurité des villes qui ont mené à ce désastre. Mais encore, business as usual, on y a réinstallé
un secteur d'affaires composé de gratte-ciels ingrats même s'il comprend le Memorial dédié aux
centaines de personnes qui y ont perdu leur vie.

140

145

Abordons maintenant Montréal. Nous connaissons tous les résultats d'un manque
d'études et de planification pour l'ancien site industriel et patrimonial de Griffintown. Mais, tout au
contraire, regardons les grandes possibilités que le secteur Bridge-Bonaventure pourrait apporter
et devraient apporter pour ce secteur, pour le futur de Montréal, et je crois que là-dessus dépend
énormément le futur de Montréal. Je trouve que les études et la problématique de ce secteur,

150 c'est le plus important. Je crois que c'est la plus importante discussion que nous aurons sur le futur de Montréal, maintenant.

155 Alors, j'ai des recommandations pour le secteur Bridge-Bonaventure. Le vaste secteur Bridge-Bonaventure présente non seulement une grande opportunité de créer un écoquartier basé sur le génie du lieu, mais étant donné les conditions dramatiques écologiques et sociales, mondiales, que nous, malheureusement, connaissons tous, il est obligatoire, aujourd'hui, de créer des quartiers de ville équitables et démocratiques et qui font face aux changements écologiques, technocratiques et culturels, économiques et sociales.

160 Alors, ma première recommandation est que l'élément clé de Bridge-Bonaventure est les Forges de Montréal situées sur la rue Riverside qui, avec d'autres artisanats, industries, manufactures, les infrastructures, présentent le germe d'un quartier qui doit rencontrer les défis du 21^e siècle. Deuxième recommandation. De ce secteur, comme tous les secteurs de la ville, d'ailleurs, exige la consultation et la discussion publique avec tous les acteurs avoisinants, la Ville, et que cette consultation soit basée sur les études scientifiques et les disciplines associées qui sont essentielles pour le devenir des villes et de la ville de Montréal.

170 Recommandation numéro 3 : dans cette optique, j'appuie le sens et la méthodologie du mémoire Écoquartier des artisans et des métiers, déposé en septembre à l'OCPM, écrit par le regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur.

Quatrième. Dans la même perspective, il y a certaines choses que je veux surtout mettre l'emphase là-dessus.

175 4.1 : ce sont les exigences du réchauffement climatique. Ce secteur doit atteindre l'empreinte carbone zéro ou le plus près possible.

4.2 : la nécessité d'un secteur mixte reposant sur le génie du lieu. Cette exigence est bien exprimée dans le mémoire Écoquartier des artisans et des métiers. Ainsi, je cite : « les usages

180 d'habitation, de commerces, d'éducation et de loisirs agissant en synergie avec l'usage d'emploi pour former un quartier dynamique et résilient ».

Recommandation 4.3 : Le développement d'un secteur écologique doit comprendre :

- 185
- 1) Les eaux décontaminées par la phytoremédiation ainsi que la gestion des eaux, des déchets et des énergies avec des principes d'économie circulaire; et 2,
 - 2) L'utilisation et la mise en valeur des infrastructures industrielles, artisanales et patrimoniales existantes.

190

Recommandation numéro 5 : on doit étudier et se rendre compte de ces faits qui seront apportés par le nouveau réseau de transport REM pour le secteur, surtout autour de la station principale.

195

Recommandation numéro... je ne sais pas... le prochain : puisqu'un projet de stade de baseball est proposé pour la partie près de la station REM, il faut voir comment le stade pourrait être intégré :

- 1) Dans ce quartier urbain;
- 2) Incluant le stationnement;
- 3) Utilisation du stade pour les activités autres que le baseball pour que le lieu ne reste pas désert une partie de l'année;
- 200 4) On doit inclure des éléments programmatiques vivants tels que culturels et commerciaux tout autour qui suscitent l'animation.

205

Conclusion : j'ai tracé les grandes lignes d'un Écoquartier des artisans des métiers et des industries basés sur le génie du lieu. Il doit comprendre la consultation, la discussion continue et l'engagement, je répète, du public avec la Ville en prenant exemple sur les études scientifiques, les disciplines professionnelles et la méthodologie employée dans le mémoire Écoquartier des artisans et des métiers. Montréal a l'immense opportunité d'établir des quartiers nouveaux avec les exigences du 21^e siècle et de mettre en valeur et, ce que je n'ai pas écrit dans le document que vous avez, mais que je veux dire, je veux surtout faire l'emphase sur le fait que, à Montréal,

210 nous pouvons le faire. Nous avons une longue terme connaissance de l'écologie. Par exemple, Pierre Dansereau. J'ai connu Pierre Dansereau, pas ici, à Montréal, mais quand j'étais étudiante à Chicago. Alors, notre flamme est un peu... pas très bien compris, ici.

215 En plus de ça, il y a les institutions universitaires qui ont suivi, évidemment, dans cette direction et beaucoup de... on voit ce progrès dans le rapport dont j'ai parlé. Et, puis, aussi, nous avons un grand avancement dans toutes les villes en Amérique du Nord dont les choses sociales, c'est-à-dire les institutions, les habitations sociales, pardon. Et puis, aussi, dans l'élément du patrimoine de la ville de Montréal. Alors, tous ces éléments font que nous avons, que ce n'est pas
220 aujourd'hui qu'on arrive à ça. Nous avons des gens formés, nous avons des institutions formées et je dois ajouter que je crois que c'est propice que nous avons une administration de ville en place qui est très sympathique à tous ces issues. Alors, je vous remercie et puis, je veux tellement... nous pouvons faire ça comme un exemple pour le monde.

LA PRÉSIDENTE :

225 Alors, merci, madame Lambert. On peut vous poser quelques questions?

Mme PHYLLIS LAMBERT:

230 Oh Oui. Avec plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, alors, ma collègue va vous poser une première question, ici.

235 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Alors, Madame Lambert, dans un premier temps, vous parlez de génie du lieu. Est-ce que vous m'entendez bien? Vous parlez de génie du lieu et le génie du lieu, on l'a lu dans plusieurs

240 propositions, plusieurs mémoires. J'aimerais savoir ce que vous entendez, vous, par génie du lieu et, en pensant au lieu dont on discute, c'est-à-dire Bridge-Bonaventure, qu'est-ce qui devrait être mis en valeur?

Mme PHYLLIS LAMBERT:

245

Alors, pour le génie des villes, à Montréal, c'est tellement évident dans tous les quartiers de Montréal. Dans ce cas spécifique, évidemment, c'est les institutions, elles ne sont pas des institutions, ce sont... artisanat, et puis il y a plusieurs... et puis il y a aussi évidemment les grandes infrastructures manufacturières et tout ce qui est autour.

250

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

O.K.

255

Mme PHYLLIS LAMBERT:

260

Alors, le génie du lieu, à Montréal, ça, c'est quelque chose que j'essaie toujours de pousser parce que nous avons des quartiers, à Montréal, tellement incroyables, et chacun a son génie du lieu. Par exemple, Hochelaga-Maisonneuve, qui a été fait au début du 20^e siècle, c'est une ville fantastique avec tout ce qu'il faut, très magnifiquement aménagée avec l'essence de l'aménagement de ville tout à fait avancé pour cette époque-là, qui s'est modelée sur certaines... à Chicago, la grande foire... juste avant, dans tous les cas, c'est un endroit magnifique avec une vie magnifique et puis on risque maintenant d'avoir... on peut densifier, on peut... je ne veux pas dire qu'on doit le regarder comme tel parce que ça, c'est... nous sommes toujours en train de former une formation, n'est-ce pas? Mais qu'on fasse ça avec le respect de ce qui est là.

265

Et puis, avec la qualité de vie. La même chose pour quelque chose... c'est très... autre, tout à fait, c'est le centre-ville, le Square Mile, on l'appelle côte de Square Mile, c'est un peu idiot ça, mais c'est le grand chemin au sud de Sherbrooke, sur le flanc sud de la montagne. Il y a une communauté, là, qui a une histoire fort intéressante pour Montréal. En plus de ça, c'est un endroit

270 qui est boisé et où les maisons et la nature sont entretenues et puis si on commence comme on
le fait maintenant, à mettre des gratte-ciels, ça décale tout, et puis nous n'aurons plus un centre-
ville agréable où on peut... c'est aussi... le génie du quartier implique toujours une vie sociale en
marche, les gens puissent marcher, puissent avoir... on prend ça comme une échelle humaine si
je peux utiliser juste ce petit mot pour ça.

275

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

280 Ce serait schématiser, mais est-ce qu'on pourrait parler de caractéristiques propres à
chaque secteur? Que l'esprit du lieu correspondrait aux caractéristiques propres de chaque
secteur?

280

Mme PHYLLIS LAMBERT:

285 Oui, oui, oui, sûrement. Je peux donner... il n'y a qu'à regarder tout autour de ce site. Ici,
des quartiers Saint-Henri, plus au nord, il y a... comment ça s'appelle? En tout cas, il y a des tas
d'endroits comme ça. Il y a Outremont, évidemment, qui est une ville qui fait partie de la gestion
de Montréal, mais qui est une ville étonnante. C'est des petits quartiers dont j'ai peur où les gens
peuvent arriver du centre-ville, où les gens peuvent dire : « ah, on va faire de l'argent avec » et,
évidemment, avec l'horrible système que nous avons que la seule façon que la ville puisse avoir
290 des income, c'est avec le foncier, alors ça, c'est... on bataille ça depuis longtemps, mais il faut
faire très attention à ça et on peut le gérer avec le règlement de zonage et, pour le centre-ville, le
Square Mile, je crois qu'il faut faire un endroit comme le Vieux Montréal, c'est-à-dire un quartier
qui est protégé.

290

295 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

300 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Est-ce que j'ai expliqué ce que...

305 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Oui, très bien, merci. Une autre question assez rapidement. Dans votre recommandation numéro 1...

310 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Là, je vous entends mieux, quand vous êtes très près.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

315 Ah! D'accord. Vous n'êtes pas la seule. Tout le monde me dit que je dois être près du micro. Alors, dans votre recommandation numéro 1, vous dites qu'un élément clé du secteur Bridge-Bonaventure est les Forges de Montréal.

320 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Les quoi ?

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

325 Les Forges de Montréal. Qui est un élément clé les Forges de Montréal. Qui, avec d'autres artisans, artisanats, industries, manufactures et leurs infrastructures, présentent le germe d'un quartier.

330 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Oui.

335 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Alors, pourquoi est-ce que ça représente le germe? Le germe, j'entends... je comprends la base, l'essence...

340 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

J'ai mal choisi mon terme. La chose que je veux dire, c'est le noyau.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

345 D'accord. Le noyau. Et pourquoi c'est le noyau?

Mme PHYLLIS LAMBERT:

350 C'est le noyau sur lequel on peut bâtir ce quartier tout à fait à lui, un quartier qui a sa spécialité, son génie du lieu, avec ces éléments-là qu'il ne faut pas ignorer. Il ne faut pas faire ce qu'on a fait avec... j'oublie toujours son nom parce que je déteste... Griffintown. Je ne vais pas faire ça. Alors, en détruisant les choses qui sont là, évidemment, on détruit notre mémoire, on détruit notre histoire, mais on détruit une qualité de vie aussi. Parce que ces endroits industriels, en soi quand ils marchent, parce que c'est plus de pollution qu'on avait au 17^e siècle. C'est, 355 depuis, un problème. Et quand c'est un problème, on essaie de le gérer. Mais quand il faut commencer avec un tableau blanc, il n'y a plus rien.

360 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

365

En relation avec la question de ma collègue, comment voyez-vous la cohabitation d'industries groupées autour des Forges, d'entreprises artisanales autour des Forges avec la proposition qui est faite de faire de Bridge-Bonaventure un secteur de haute technologie, d'innovation verte, si on veut? Comment cohabiter?

370

Mme PHYLLIS LAMBERT:

Je crois que la pollution, là-bas, j'en ai parlé, et ça, c'est différentes études, il faut étudier ça.

375

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

380 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Et puis, il faut voir, c'est quel genre de pollution, mais, vous savez, les vents d'ouest en est, alors c'est un endroit où les industries qui sont plus près de l'eau...

385 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

390 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Et puis c'est... pour l'habitation, il y a beaucoup d'endroits, beaucoup d'endroits, c'est un très vaste lieu, mettons, secteur. Alors, je crois qu'il faut faire ça, mais... je crois que c'est avec les études. Je suis sûre qu'on peut le faire formidablement bien avec... même s'il y a un stade de baseball... je ne sais pas si ça va... mais avec les éléments, avec les nouveaux éléments qu'on va apporter, de l'artisanat, spécialement parce que, ça, les artisans, à Montréal, c'est quelque chose de très spécial et de très important pour garder notre patrimoine, aussi, et pour autre chose, sûrement. Alors, un quartier comme ça, qui a son caractère, son génie du lieu, on va bâtir là-dessus.

400

LA PRÉSIDENTE :

Oui

405 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Et puis, avec ces artisanats, ce n'est pas difficile d'avoir de l'habitation avec ça. Je ne peux pas vous décider ça.

410 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

415 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Mais je crois que c'est exactement ça que je trouve important : c'est que ces études, que ces gens universitaires, que ces gens qui sont les professionnels dans le biologique, même les gens dans le foncier, il faut faire très attention aux gens dans le foncier, parce qu'ils font... il faut qu'ils viennent à comprendre que ce n'est pas juste de faire des condos qui fait un quartier. Et

420 puis il y a tout ce qui va y avoir à proximité, toutes ces choses qui vont avec. Alors, c'est pour ça
que je dis qu'on ne peut pas arriver à la solution sans faire ces études approfondies, la chose. Et
peut-être pas commencer à demander à un développeur ce qu'il fait faire là-bas, cet horrible
système qu'on a dans presque toutes les villes maintenant, mais de commencer avec un
425 programme étudié par les villes avec les citoyens, avec des études essentielles, et c'est comme
ça qu'on va avancer. On ne peut plus faire ce qu'on faisait avant. Quelqu'un qui veut faire de
l'argent, il fait de l'argent, la Ville fait de l'argent et puis, nous, nous souffrons tous.

LA PRÉSIDENTE :

430 Merci.

M. DAVID HANNA, commissaire:

J'aurais envie de vous poser une question en relation directe avec les Forges, avec votre
435 quartier, votre germe de quartier, dont tout ce concept que vous élaborez autour de ce noyau et,
vous n'êtes pas sans savoir que, au-dessus, à côté, il y a l'autoroute Bonaventure qui surplombe
l'endroit. Or, deux visions semblent se dégager. Certains proposent de garder l'autoroute, en haut,
quitte à permettre un quartier au trafic, camionnage, vélos, cyclistes, piétons, de circuler en bas, et
d'autres proposent de rabaisser l'autoroute dans un boulevard urbain au sol et d'intégrer tout ce
440 trafic et cette réalité de transit à travers un quartier. Est-ce que vous auriez un commentaire par
rapport à cette problématique?

Mme PHYLLIS LAMBERT:

445 L'idée d'avoir le... en haut, l'autoroute et/ou de le baisser?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

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

C'est ça.

455 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Il y a beaucoup... au Japon, on fait des choses étonnantes, sous les autoroutes comme ça et un peu partout, à New York, on le fait, il y a parfois des choses bien qu'on fait, à New York. Mais ça, c'est quelque chose qui est tout à fait possible, et puis, même ici, je ne crois pas qu'on en fait beaucoup... oui, oui, sous le pont Jacques-Cartier. Alors, et puis, pour le... quand c'est en
460 bas, on est en train d'avoir cette expérience, maintenant, à Montréal. Nous avons évidemment la grande rue... boulevard maintenant qui, où il y avait, qui va... ça s'appelle quoi? Où il y a la gare? Vous savez, cette grande rue... boulevard, qui va à la Gare Centrale...

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

Oui.

Mme PHYLLIS LAMBERT:

470 Qui avait un énorme pont au-dessus.

M. DAVID HANNA, commissaire:

Oui.

475 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Vous ne voyez pas?

480 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui.

485 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

Qu'est-ce que ça s'appelle? Je ne sais pas pourquoi je ne peux pas... eh bien, vous savez, on a fait ces sculptures au-dessus et puis un grand...

490 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire:**

Robert-Bourassa.

M. DAVID HANNA, commissaire:

495 Le boulevard Robert-Bourassa.

Mme PHYLLIS LAMBERT:

Ça s'appelle comme ça, maintenant ?

500

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Oui.

505 **Mme PHYLLIS LAMBERT:**

O.K. Je ne connaissais pas le nom, parce que ce n'est pas très bien... dans ma tête, en tout cas. Mais je crois qu'on peut faire les deux, ça dépend aussi de ce qui se passe encore. Je ne suis pas là pour dire ce qu'on doit faire. Je dis comment on doit faire.

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

O.K. Merci.

515 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

520 Alors, je vous remercie beaucoup, Madame Lambert...

Mme PHYLLIS LAMBERT:

Merci beaucoup.

525

LA PRÉSIDENTE :

... de votre présentation et de vos réponses à nos questions. J'inviterais maintenant madame Anne-Marie Lelièvre s'il vous plait. Bonjour, Madame.

530

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

535 Bonjour, Madame la présidente, madame, messieurs les commissaires. Je suis vraiment contente d'être ici pour vous parler du mémoire qu'on a déposé. Donc, la Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest de Montréal, de son acronyme CCISOM que je vais utiliser tout au long de la présentation, a pour mission première de doter la communauté d'affaires du grand Sud-Ouest de Montréal d'un forum d'échanges, d'information et de représentation afin de contribuer à la croissance économique du territoire. Puisque nous affichons comme un partenaire de premier

540 plan dans les décisions d'ordre socioéconomique du secteur, c'est chargée de ce rôle que je
m'adresse à vous aujourd'hui.

545 Le Canal Lachine, qui termine sa course dans le bassin Peel, vers le port de Montréal, a
été le berceau de l'industrialisation du pays et la transformation du canal, au fil des ans, lui a
permis de rester compétitif et d'offrir plusieurs opportunités économiques pendant plus d'un siècle.

550 La Chambre de commerce existe depuis 1952. La voie maritime du Saint-Laurent, qui a
été ouverte en 1959, et le Canal Lachine qui a perdu sa vocation première depuis 2002, est
devenu un lieu de plaisance. Le canal, comme un lieu de détente, confère à lui des nouvelles
valeurs qui peuvent profiter d'un cadre paysager avec beaucoup d'offres de points de vue sur la
ville. Depuis sa réouverture, le canal génère un redéveloppement immobilier accru qui participe à
transformer l'image qu'il avait auparavant.

555 De son côté, l'industrie agroalimentaire, établie depuis maintenant trois siècles dans le
secteur Bridge-Bonaventure, est, quant à elle, pérenne. Comme le canal, cette industrie est
devenue un élément du paysage identitaire de Montréal. Mais, en outre, ces éléments, forts du
secteur Bridge-Bonaventure, sont en constante redéfinition. Cette constante requalification du
secteur et la perte de vitesse de certaines entreprises qui y sont logées ne participent pas du tout
au rayonnement de ce secteur.

560 Aujourd'hui, celui-ci, n'étant pas utilisé à son plein potentiel, et ne peut donc pas
contribuer à sa juste mesure au développement économique du sud-ouest de Montréal de façon
plus large, à Montréal aussi. Avec son contexte économique des dernières années, incluant un
taux de chômage très bas, le sud-ouest de Montréal a le vent dans les voiles et le secteur Bridge-
Bonaventure est un milieu qui serait hautement sollicité dans les prochaines années selon toutes
565 les études que nous avons pu voir dans les dernières années.

Actuellement, ce secteur nous semble être en recherche d'une identité. Porte d'entrée sur
la ville, le secteur devrait être une fenêtre sur la vitalité d'une métropole économique montréalaise.

570 Il nous apparaît donc essentiel que les projets qui y soient développés soutiennent le développement local. En ce sens, le redéveloppement doit d'abord encourager l'économie locale et la création d'emplois. De ce fait, nous souhaitons faire neuf recommandations à l'OPCM et à la Ville de Montréal.

575 Recommandation numéro 1 :

Miser sur le potentiel paysager, la richesse historique et patrimoniale du lieu pour développer une offre touristique complémentaire. Bien que le Canal Lachine soit utilisé de façon touristique depuis plusieurs années déjà, nous souhaitons que les accès au fleuve soient multipliés du côté de l'autoroute 10 et que le canal Lachine, à la fin, dans le bassin Peel, soit mis plus en envergure, de façon plus... il est déjà utilisé, mais on souhaite que ce soit mis de façon plus avantageuse que ça l'est dès maintenant.

580 Nous souhaitons aussi mettre la mise en valeur de la Pointe-du-Moulin, le parc Dieppe, la vague stationnaire de l'Habitat 67 et, naturellement, comme je viens de le dire, l'aménagement d'une promenade le long de l'autoroute 10 pour permettre aux gens d'y circuler, non pas seulement aux autos de pouvoir transiger à travers l'île de Montréal.

585 Par ailleurs, nous aimerions mettre l'emphase sur la richesse patrimoniale de ce secteur et nous aimerions bien y voir accueillir un musée sur l'historique du secteur qui pourrait permettre aux gens de Montréal, ainsi qu'aux touristes, de connaître quelle était l'utilisation de ce secteur auparavant, dans tout ce que le Canada est devenu depuis les dernières années.

590 Dans la recommandation numéro 2, nous souhaitons consolider le secteur d'emploi. Ce que la CCISOM croit, c'est que, considérant la nouvelle réalité économique, qu'une densité mixte d'entreprises apporterait une richesse à ce secteur économique. Des entreprises sont déjà présentes, mais, malheureusement, il s'agit particulièrement d'industries lourdes pour certains secteurs, mais nous aimerions y avoir plus de types d'emploi, que ce soit par des commerces locaux ou que ce soit par d'autres industries. Nous croyons d'ailleurs que la vocation industrielle

du secteur peut être maintenue, mais le zonage de certaines zones doit être refait pour permettre la mixité, justement, de ces emplois.

600

De plus, nous sommes d'avis que les infrastructures doivent être moins imposantes. Nous considérons que, puisqu'il s'agit de l'entrée de la ville de Montréal, nous devons suivre la qualité de l'urbanisme, dans le fond, de voir que la courbe suit celle que le centre-ville de Montréal suit déjà, à présent.

605

Recommandation numéro 3 :

Développer un créneau de recherches et d'innovations pour le secteur. La dynamique prospère de ce secteur met en place un contexte idéal pour développer un créneau fort, comme un pôle d'innovations. La proximité de l'ÉTS et du Centech, qui sont des partenaires de la Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest de Montréal, sont des atouts précieux pour attirer des entreprises qui développent des projets en continu avec cette faculté. Le secteur Bridge-Bonaventure pourrait, d'ailleurs, devenir un lieu d'accueil pour des chercheurs, des écoles nouveau genre de tous les niveaux : primaire, secondaire, orientés sur la recherche et le développement de nouvelles technologies durables. D'ailleurs, c'est un enjeu particulier, avec toutes les dernières préoccupations que nous avons sur le climat, d'avoir des nouvelles technologies au niveau du développement durable.

610

615

Toutefois, il ne faut pas oublier que le secteur est aux prises avec un phénomène de spéculation foncière qui nuit à la saine évolution du milieu et brime les opportunités de certaines entreprises de s'y établir. Nous suggérons donc de privilégier les projets qui permettraient l'établissement de plusieurs types d'entreprises surtout les start-up, qui sont, à présent, en grande quantité dans le grand sud-ouest de Montréal et qui ont besoin d'espace pour évoluer. Ils partent du Centech et, après, n'ont plus nécessairement d'endroit où aller atterrir pour évoluer. Donc, on parle d'accélérateurs qui partiraient après de l'incubateur qui est le Centech.

620

625

Un des principaux enjeux auquel on fait face dans le secteur Bonaventure est aussi son accessibilité. Ce qui nous mène aux recommandations 4 à 7, soit la recommandation 4 : Connecter le pont Victoria à l'autoroute Bonaventure.

630 La recommandation numéro 5 : Créer de nouveaux liens entre le nord et le sud du canal.

Recommandation numéro 6 : Développer le réseau de transports actif et la recommandation numéro 7 : améliorer l'offre et les installations de transport collectif.

635 Selon le portrait économique de l'arrondissement produit en juin 2019, 40 % de la population occupée de 15 ans et plus du secteur sud-ouest utilise les transports en commun pour se rendre au travail. Cette donnée démontre la pertinence de la bonification de l'offre à court terme, notamment, en augmentant la fréquence des passages des autobus et en augmentant
640 justement le nombre d'autobus qui partent du métro Charlevoix parce que ce secteur est très mal desservi et emprisonne, d'une certaine façon, Pointe-Saint-Charles et les travailleurs qui travaillent vers le centre-ville et qui sont très loin du métro.

De ce fait, nos interventions seront bénéfiques pour le redéveloppement du secteur et profiteront aussi à la population de Pointe-Saint-Charles. En effet, il faut limiter les impacts de la
645 circulation de transit et les futures activités qui prendront place dans le secteur. En ce sens, la CCISOM soutient que la proposition d'aménager l'accès entre le pont Victoria et l'autoroute Bonaventure réduirait considérablement la circulation de transit qu'il y a actuellement sur la rue Wellington par le centre-ville puisque les gens doivent y passer pour aller prendre la rue Bridge pour se rendre au pont Victoria. Des nouvelles connexions à ce sujet pourraient être faites entre la
650 rive nord et la rive sud du Canal Lachine pour aider justement à éliminer la densification du trafic qui siège actuellement sur le viaduc Wellington.

Pour finir, les recommandations numéro 8 et 9 portent principalement sur l'aménagement de nouvelles structures pour le domaine public.

655

660 Recommandation numéro 8 : Investir sur l'aménagement du domaine public pour attirer les entreprises à haut taux d'employabilité et prévoir des équipements et services pour les citoyens. Nous soutenons la Ville dans sa volonté de mettre en valeur le domaine public du secteur Bridge-Bonaventure. L'attention donnée aux aménagements extérieurs profitera toutefois à tous les gens qui fréquentent ce secteur ainsi qu'aux touristes qui viennent à Montréal.

665 De plus, ces infrastructures permettront de renouveler l'image du secteur. Le redéveloppement et l'attention portée à ce secteur devraient aussi être l'occasion de compléter l'offre de services publics et de rendre les besoins de la population actuelle de plus en plus faciles. Par exemple : de nouveaux parcs, de nouvelles écoles que nous ne retrouvons pas nécessairement dans le projet Griffintown, qui est l'autre côté en face, et ainsi pouvoir avoir des infrastructures qui peuvent accueillir des événements culturels, mais qui peuvent aussi servir à la communauté d'affaires pour des salons d'exposition et des salles multifonctionnelles qui pourraient nous amener des événements à portée mondiale à Montréal. Ces nouveaux
670 équipements profiteraient aussi aux résidents de Pointe-Saint-Charles et, pour s'assurer que la population est déjà en place et qu'elle se sent incluse dans le projet, et non pas dissociée de tout cela, du financement dédié au projet de réappropriation du secteur sont à prévoir.

675 Finalement, nous désirons prendre position aujourd'hui parce que les recommandations à titre d'acteur du milieu souhaitant une croissance économique saine, nous souhaitons que la perspective vise à transformer le secteur, à mieux l'intégrer, à ne pas recréer les erreurs du passé et à faire une ville, une métropole innovante par une entrée de ville qui l'est tout autant.

680 **LA PRÉSIDENTE :**

685 Merci, Madame. J'aurais une première question à vous poser qui est reliée à votre recommandation sur la consolidation du secteur d'emploi. Vous dites, et c'est à la page 6 au deuxième paragraphe, que si les activités industrielles sont bien planifiées, elles peuvent être maintenues dans le secteur sans commettre le potentiel d'accueil de type d'entreprises différentes, soit des entreprises en démarrage ou qui exigent des tailles moins imposantes.

Qu'est-ce que vous avez en tête comme élément de planification à prévoir pour le maintien des activités industrielles existantes?

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

690

Eh bien, c'est sûr que si on regarde, je vous donne le meilleur exemple, en ce moment, dans le triangle Montmorency qui se situe sur la rue Saint-Patrick, entre le viaduc Wellington.

LA PRÉSIDENTE :

695

Oui.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

700

L'espèce de pointe jusqu'au coin où on a tout le trafic dense. À cet endroit-là, il y a des industries qui ont du zonage industrie lourde comme la Microbrasserie 4 Origines. Eux ont besoin de ce zonage-là. Par contre, à l'arrière d'eux, on spéculé depuis quelques années déjà sur faire des projets résidentiels. Donc, c'est sûr que, comme je le disais tout à l'heure, si on privilégie les promoteurs pour avoir de la spéculation résidentielle, ça change le zonage autour et il y a des zones de sécurité qui doivent être respectées. Donc, on va demander à ces entreprises-là, qui sont déjà quand même bien établies et bien connues dans le secteur, d'être obligées de déménager, puis ce n'est pas facile de trouver un endroit où on a un zonage industriel lourd, surtout pour des endroits où on fait de la bière et des choses comme ça. On prend exemple sur Five Roses qui, eux, avec la Pointe-du-Moulin, peuvent avoir une problématique au niveau du secteur où on parle de peut-être avoir potentiellement des résidents qui vont être là. Il y a quand même une zone de sécurité autour qui est à respecter.

705

710

Dans le cas de tout le reste, c'est sûr qu'on peut avoir un zonage qui est mixte, mais dépendant des opportunités qu'on a. On parlait de l'ÉTS tout à l'heure, je travaille conjointement avec la Chambre de commerce. PME Montréal est l'un de nos partenaires. On ne le cachera pas,

715

720 il y a beaucoup de start-up qui sortent du Centech, il y a beaucoup de gens qui sont dans l'innovation, qui sont à l'ÉTS et il y a beaucoup d'entreprises qui ne sont pas à grande échelle comme on pourrait retrouver, je donne un exemple, dans l'est de l'île où les terrains sont très grands et où on va avoir plus des raffineries, des choses qui vont être... les usines, à priori. On peut avoir des choses dans le secteur qui sont à la base.

725 Donc, une entreprise qui décide de faire de l'innovation en développement durable qui commence sa start-up à cet endroit-là, peut avoir ses salles de montre, peut commencer à monter son entreprise, mais rien ne l'empêche de, après ça, rester, avoir ses bureaux là, mais d'aller construire un autre emplacement pour une usine dans l'est de la ville.

730 Donc, c'est d'avoir peut-être des endroits justement où... sur le profil de certains endroits aux États-Unis, où on a des salles de montre, où on a un circuit industriel où les gens peuvent aller voir que ce n'est pas juste restreint aux gens qui y travaillent, mais que les gens peuvent découvrir aussi ce qu'on y fait. Donc, d'avoir des entreprises mixtes et d'avoir vraiment, le plus possible... et d'avoir des commerces locaux parce que, on ne se le cachera pas, c'est sûr et certain que si jamais il y a du résidentiel ou des bureaux ou quoi que ce soit, il y a du commerce un peu plus de proximité qui va venir s'y installer, comme des restaurants et des choses comme ça qui vont... il y a déjà les bureaux de Loto-Québec. Les bureaux de Loto-Québec ne vont pas
735 nécessairement déménager. Donc, on pense avoir quelque chose pour eux qui soit près s'ils veulent sortir pendant l'heure du midi, aller dans un parc ou quoi que ce soit. Le secteur en ce moment n'est pas aménagé pour ça. Donc, ça peut donner plusieurs types d'entreprises qui peuvent aménager.

740 **LA PRÉSIDENTE :**

Où les voyez-vous s'installer ces entreprises-là qui sont, entre autres, au Centech? Une fois qu'elles ont terminé, là?

745

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Eh bien, actuellement...

750 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans le secteur Bridge-Bonaventure ?

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

755

Actuellement, vous avez le Costco qui est sur Bridge qui est de l'autre côté, en face de ça, vous avez les bureaux de Loto-Québec...

LA PRÉSIDENTE :

760

Oui.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

765

... qui sont là. Tout ce secteur qui, en ce moment, a certains terrains... bien, certains terrains sont vacants. Il y a certains bâtiments. Il y a des entreprises qui sont en train de fermer. Il y en a d'autres qui ont déjà fermé. Il y a en d'autres que les terrains appartiennent à Canada Land. Donc, toutes ces choses-là doivent être faites en continuité avec le fait que ces terrains-là doivent être redéveloppés en pensant que le REM, la station, va être juste à côté...

770

LA PRÉSIDENTE :

Juste à côté, oui.

775

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

780 Donc, les gens vont descendre là. Donc, ça amène ce potentiel-là juste à côté de la station d'avoir des bâtiments, comme je le disais tantôt, il ne faut pas que ça dépasse une certaine hauteur parce qu'on ne veut pas briser non plus l'équilibre de la ville. Donc, d'avoir, dans ce secteur-là et, naturellement, possiblement, si la cour de conteneurs venait à déménager, eh bien, il y a tout ce secteur-là aussi. Et tout le reste en arrière, eh bien, on dira ce qu'on voudra, mais dans le secteur où il y a les studios Mel's, il y a encore énormément de terrains où c'est possible de faire des projets. Naturellement, il ne faut pas brimer ce qui, avec tout ce qui... le chemin de fer
785 parce qu'on ne peut pas le déplacer. Donc, juste de s'assurer que la sécurité soit respectée à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

790 Parfait.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

795 Donc, il y a vraiment énormément de potentiel... on pourrait en discuter très longtemps de tous les endroits qui sont disponibles dans ce secteur.

LA PRÉSIDENTE :

800 Merci. Je donne la parole à mon collègue.

M. DAVID HANNA, commissaire:

805 Oui. Votre recommandation 4 a beaucoup attiré notre attention, notamment de connecter le pont Victoria et le trafic, donc, qui en découle, à l'autoroute Bonaventure.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Oui.

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

Nous ne trouvons que trois lignes d'explications, mais je crois que vous avez répondu oralement dans le sens que vous voyez ça comme un outil pour désenclaver le bouchon monstre qui arrive chaque jour dans Pointe-Saint-Charles et... pouvez-vous élaborer un peu là-dessus S'il vous plaît?

815

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Oui. Donc, en fait, quand on a fait... quand j'ai participé à l'atelier avec les autres personnes, on a parlé justement, on avait à notre table la personne qui s'occupait des ponts Jacques-Cartier et Victoria. Donc, ça a été une question qu'on a soulevée. Qu'est-ce qui pouvait être fait justement afin de connecter cette entité? Parce qu'on dira ce qu'on voudra, le pont Jacques-Cartier, de son côté, même s'il est en plein centre de la ville, a quand même une artère principale qui y est connectée qui est Ville-Marie, Notre-Dame, donc, ça cause un bouchon parce qu'il y a de la circulation, mais ça ne va pas nécessairement enclaver un secteur au complet.

820

825

Dans le cas du pont Victoria, les gens de Pointe-Saint-Charles sont toujours pris avec ces problèmes-là justement parce que la Wellington, ça peut refouler vraiment très loin. Bridge, ça refoule sur Saint-Patrick. C'est vraiment très problématique. Les gens qui veulent aller... je donne un exemple pour le Costco, c'est pas avantageux non plus. Les gens qui veulent aller magasiner en fin de journée, eh bien, ils se disent : « Ben, moi, je vais y aller à 7 h parce que c'est compliqué de se rendre là-bas ».

830

Donc, on s'est dit que tant qu'à avoir un pont qui est juste à côté d'une autoroute, puis on s'entend que l'entrée, elle est juste déviée, elle est à côté, pourquoi ne pas le connecter?

835

840 Justement pour permettre ce désenclavement-là de cet espace-là à certaines heures dans la journée parce qu'on sait que le pont, aussi, n'est pas ouvert à toutes les heures dans un côté comme dans l'autre. Donc, ce serait vraiment pertinent de le connecter à l'autoroute et, puisque l'autoroute doit être revue, refaite, dans pratiquement son ensemble pour le secteur qui est sur le bord du fleuve, et comme on est en train de repenser, comme vous le disiez tout à l'heure, juste avant, à est-ce qu'on abaisse le reste de l'autoroute? Est-ce qu'on la laisse en hauteur? Pourquoi pas en profiter, juste ce petit coin là, pour juste changer une voie de côté, puis le connecter? On pense que c'est une évidence.

845 Peut-être que dans les années antérieures, ce n'était pas une nécessité, mais avec le redéveloppement de ce secteur, on ne pourra pas se permettre que, justement, il y ait encore tout ce trafic si on développe des entreprises parce que ça veut dire que, les gens qui vont aller travailler, même s'il y a la station du REM, vont être pris avec ce... vont être aux prises avec tout ce trafic dans ce secteur-là, ce qui est inimaginable parce que déjà les résidents le sont dans le 850 secteur Pointe-Saint-Charles, puis c'est même pas à côté de chez eux, c'est vraiment l'autre côté. Donc, et de désengorger le secteur Peel, aussi, et Wellington qui... ça refoule jusque dans le centre-ville. Donc, on pense que c'est une évidence de pouvoir faire cette connexion-là.

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

Et vous qui êtes au fait avec l'économie locale, pour pousser encore plus loin, est-ce que ce bouchon lié au pont Victoria a une incidence notamment sur les industries, par exemple, du triangle que vous évoquez, sur Mill, est-ce que ça a des incidences directes sur l'approvisionnement et le déroulement de ces usines?

860 **Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:**

865 Bien, je vous avouerais que... je donne un exemple encore sur le même, parce qu'on le connaît bien, on est quand même proche d'eux. Donc, la Microbrasserie 4 Origines, qui s'est située, a une terrasse à l'extérieur, elle est là durant tout l'été, et elle, elle reçoit des gens à

870 l'intérieur de la microbrasserie durant l'hiver. Eux, ils sont vraiment dans le petit triangle qui est juste au coin de Wellington et après Bridge et ça complique énormément les choses parce que, je vous dirais que partir du centre-ville et se rendre là, c'est soit on fait le tour par des Seigneurs, complètement à l'autre bout sur le Canal Lachine, parce qu'il n'y a pas d'autres axes de connexion, ou soit on attend sur Wellington et puis là, bien, on décide de l'heure où on y va parce que, sinon, c'est compliqué.

875 Donc, j'imagine pas non plus tous les gens qui doivent en ce moment travailler au Nordelec, mais qui ne sont pas du secteur et qui doivent transiger. Parce que, comme on le disait tout à l'heure, la desserte en transport local à partir du métro Charlevoix vers ce secteur-là elle est quasi inexistante. Il y en a, mais avec les passages, les gens, honnêtement, pourraient marcher; ça irait plus vite que de prendre l'autobus et on l'a vécu à plusieurs reprises en ayant, avec la Chambre de commerce, organisé des événements dans ce secteur-là.

880 Donc, je pense que ça les touche, oui, et puisque, justement, il y a des restrictions au niveau du stationnement parce qu'ils ne veulent pas engorger les rues à cause de ce trafic-là, eh bien, ça ne leur permet pas non plus de recevoir nécessairement tous les gens qu'ils pourraient recevoir et, on le sait, c'est une problématique à Montréal au niveau du stationnement. Mais dans ce secteur-là, il n'y en a pas beaucoup non plus. Donc, l'hiver, vous pouvez imaginer
885 que ça devient encore plus dense avec la circulation et le déneigement.

M. DAVID HANNA, commissaire:

890 J'aimerais vous poser une question sur une autre recommandation que vous faites, notamment la 9, la dernière.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

Oui.

895

M. DAVID HANNA, commissaire:

900 Et là, vous proposez de prévoir des équipements et services pour les citoyens. Et là, quand même, vous élaborez. Avant, vous parlez d'écoles, vous parlez de parcs, d'espaces polyvalents, de salons d'exposition, de salles multifonctionnelles. Peut-être une chose qui nous manque, c'est: mais reliés à qui au juste? Parce qu'on sent, dans ce que vous avez dit, que vous parlez peut-être de services manquants de l'autre côté du canal, donc dans Griffintown, alors est-ce que c'est pour eux? Vous parlez de faire le lien avec Pointe-Saint-Charles. Est-ce que c'est pour eux ou est-ce que c'est pour de futurs résidents dans le secteur? C'est un peu flou, là :
905 j'aurais voulu vous entendre là-dessus, peut-être, un peu plus.

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

910 Oui. Donc, au niveau... je vais commencer par le côté futurs résidents. On a décidé, à la Chambre de commerce, de ne pas se positionner sur le côté résidentiel parce que ce n'est pas de notre ressort. Nous, on est vraiment du côté économique. Par contre, comme on l'a dit, on ne veut pas nécessairement que les erreurs du passé soient refaites selon certaines... des gens sont d'accord avec certaines choses, des gens ne le sont pas. Comme on l'a dit, il n'y a pas nécessairement beaucoup d'écoles dans Griffintown et, dans ce secteur-là, elles sont plus vers
915 les extrémités du secteur sud-ouest. Donc, quand on dit de relier... de faire plus d'accès entre le nord et le sud du canal, ce serait une opportunité pour les gens aussi de Griffintown de pouvoir profiter des choses qui vont se passer dans le secteur Bridge-Bonaventure.

920 On ne passera pas sous silence qu'il manque de parcs, il manque d'écoles, il manque d'infrastructures. Quand on a dit, au début, dans la première recommandation, avec le milieu historique et patrimonial, on se dit que d'avoir un musée qui va justement reconnaître tout l'historique du secteur, mais ce musée-là... ce pourrait être fait tout dans le même système d'infrastructure, c'est-à-dire d'avoir des salles polyvalentes communautaires pour des organismes qui... Je donne un exemple : il y a beaucoup d'organismes situés sur la rue centre qui ont des
925 locaux là, pourquoi ne pas faire quelque chose qui rallie tout ça ? La culture, l'art, et puis tantôt, on

930 parlait des Forges de Montréal. Donc, d'aller chercher tout ce milieu-là puis de faire des infrastructures qui vont aller aider autant les gens du côté de Griffintown que les gens de Pointe-Saint-Charles parce que je pense que c'est... je pense dans tout ce que j'ai vu, dans tout ce que j'ai lu et dans tout ce qu'on a fait, dans les dernières années, qu'il manque encore un lien entre les deux secteurs. C'est vraiment différent : on parle de Griffintown où il y a énormément de condos, beaucoup de gens qui aménagent et, d'un côté, un secteur qui est en redéveloppement, qui a un potentiel incroyable à avoir justement quelque chose qui va servir à tout ce secteur du sud-ouest de Montréal qui est, même s'il est à côté du centre-ville de Montréal, n'a pas nécessairement la même vocation qu'il pourrait avoir.

935 On a la chance de donner à ce secteur-là une nouvelle vocation en mettant la force sur le transport actif, permettant aux gens de se déplacer, d'avoir des milieux de vie qui sont bien puis de permettre autant aux résidents de Griffintown qu'aux résidents de Pointe-Saint-Charles de venir profiter de cet accès-là, et aussi, peut-être ce que ça va faire, c'est que les gens qui vont être dans Griffintown vont être des gens qui vont travailler avec le travail de proximité.

940 J'en parlais hier dans une formation qu'on avait sur la pénurie de main-d'œuvre et, un des critères premiers chez les gens maintenant, c'est qu'ils souhaitent être à proximité de leur travail. Donc, ils ne souhaitent pas avoir des maints et maints kilomètres à faire pour se rendre au travail. 945 Donc, avec le REM, qui va profiter aux deux côtés, c'est-à-dire à Pointe-Saint-Charles et à Griffintown, on souhaite que justement un transport soit fait, les infrastructures soient faites pour les deux côtés. Donc, je ne sais pas si ça répond à votre question.

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

Oui, je vous remercie de vos éclaircissements. C'est très aidant. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

955 Merci.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

J'en avais une, petite.

960 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, vas-y.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

965

Votre recommandation 5. On est toujours dans le transport et dans la connexion. Vous recommandez de créer de nouveaux liens entre le nord et le sud du canal. Donc, et vous avez précisé tout à l'heure que l'objectif, évidemment, c'est d'éliminer la densification du trafic sur Wellington. Avez-vous pensé à quel type de lien? Qu'est-ce que ce serait?

970

Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:

C'est sûr que si on parle de l'autre côté du canal, si on s'en vient, il y a un lien à la rue Charlevoix, il y a un lien à des Seigneurs, on croit que, possiblement... on n'a pas fait d'élaboration, on n'a pas regardé de plan, mais c'est sûr que si on regarde la façon dont le canal est fait, il y aurait des possibilités. On a déjà discuté... pas nous, mais les gens en général ont déjà discuté du fait que le pont... je ne me souviens jamais du nom, le pont ferroviaire qui était utilisé auparavant qui est proche du bassin Peel n'a plus d'utilisation et, à cette intersection-là, on est proche de la jonction Wellington avec la rue Bridge qui justement pose problème. Peut-être dans ce secteur-là d'avoir quelque chose de transit, mais pas nécessairement, pas nécessairement d'avoir quelque chose qui va permettre juste de désengorger, mais qui permette aux résidents dans ce secteur-là de pouvoir aller d'un côté à l'autre. Un exemple : le Nordelec, la Caisse Desjardins du Sud-Ouest a une succursale qui est au Nordelec, elle ne profite plus nécessairement aux gens de Pointe-Saint-Charles parce que les gens... elle est un peu loin.

975

980

985

990 Par contre, elle pourrait justement accommoder des entreprises parce que c'est un centre où les entreprises sont, elle est dans le Nordelec. Donc, d'avoir quelque chose qui est peut-être plus dans ce secteur-là, mais c'est sûr qu'on n'irait pas nécessairement vers le bassin Peel, mais peut-être un... même un lien piéton de plus serait peut-être une option à faire. Les gens vont de plus en plus vers justement le transport actif, donc les trottinettes, les vélos, donc un lien actif pour les vélos, les piétons entre les deux... même ça, ça pourrait être profitable, puis les gens n'auraient pas besoin nécessairement, s'ils travaillent l'autre côté, de prendre leur auto, donc de venir nécessairement de l'autre côté, puis comme on l'a dit, le problème de stationnement est grand. Donc, moins on se sert de notre auto dans ce coin-là, mieux c'est. Donc, je pense que 995 c'est... on n'a pas regardé les plans, on n'a pas fait affaire avec personne pour ça, mais je pense que c'est quelque chose qu'on parle depuis quelques années déjà par rapport aux deux liens.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1000 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1005 Merci, Madame, de votre...

M. DAVID HANNA, commissaire:

Votre pont, c'est le pont Brennan.

1010 **Mme ANNE-MARIE LELIÈVRE:**

1015 Merci.

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
1065 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.

1070 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 atterrir cette idée de qualité des milieux de vie. Quand on entend « qualité des milieux de vie », on
1075 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 :

Question?

1295

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

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

1300

M. CHARLES BERGERON:

Oui.

1305

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

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 ?

1310

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.

LA PRÉSIDENTE :

1585

J'inviterais maintenant monsieur Alexandre Maquet des Ateliers Artisans, art et bâtiment .
Bonjour, Monsieur. Je vous inviterais à nous présenter votre collègue pour les fins de
sténographie, s'il vous plaît.

1590

M. KYLE IRVING:

Mon nom est Kyle Irving.

LA PRÉSIDENTE :

1595

Oui.

M. KYLE IRVING:

1600

Donc...

M. ALEXANDRE MAQUET:

Et moi, c'est...

1605

LA PRÉSIDENTE :

C'est vous... c'est monsieur... je m'excuse, alors... voilà...

1610

M. KYLE IRVING:

Bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1615

Bonjour.

M. KYLE IRVING:

1620

Bonjour, Madame la Commissaire. On aimerait se présenter en tant que représentants, pour dire la même chose, de la communauté d'artisans qui travaillent en architecture et bâtiments et, donc, souvent, en restauration du patrimoine bâti. On a déposé un mémoire évidemment qui porte sur nos propositions et notre vision pour peut-être construire ou adapter un bâtiment existant pour abriter une communauté d'artisans et, évidemment, ça, ça s'inscrit, comme plusieurs

1625

personnes ont déjà mentionné, potentiellement dans une zone tampon pour protéger une barrière importante entre un potentiel secteur de développement résidentiel et l'industrie qui est déjà présente dans le secteur.

1630

Notre projet est en fait né d'un besoin de la communauté des artisans et c'est par après qu'on a eu la chance de se connecter avec plusieurs personnes qui ont déposé d'autres mémoires, dont les Forges de Montréal et évidemment le mémoire du Regroupement du bureau d'architecture, l'OEUF, qui a accueilli notre projet comme étant particulièrement adapté en fait pour répondre à ce besoin.

1635

Comme on a mentionné dans le mémoire, on pense aussi que c'est important de préserver des zones qui seraient adaptées et laissées à l'industrie légère et lourde parce que, comme on le dit dans le mémoire encore, les artisans ne sont pas des artistes et donc le genre de locaux qu'il nous faut pour exercer nos métiers est très différent. Donc, souvent, on parle de problèmes de bruit, de poussières, de livraison par des camions lourds.

1640

Donc, en formulant le mémoire, on a vu qu'il y avait peut-être une symbiose vraiment intéressante à faire avec les possibilités de redéveloppement du quartier et on est très heureux, à date, du déroulement. Tu avais d'autres commentaires?

M. ALEXANDRE MAQUET:

1645

Non, c'est ça. Bien, on va partager le micro. Alors, c'est ça. Et puis, surtout, c'était surtout à l'origine du projet, c'était le constat qui devenait... que ça devenait de plus... ça devient de plus en plus difficile pour les artisans de loger leurs entreprises et leurs ateliers à Montréal. On a vu dans Griffintown plusieurs de nos collègues qui ont été obligés de quitter complètement parce que même des bâtisses industrielles sont convoitées pour le développement immobilier et, en fait, ces bâtisses qui ont au départ une vocation industrielle deviennent complètement inaccessibles parce que les loyers augmentent et puis, surtout, on ne peut plus être... on ne peut pas... comme quelqu'un qui, par exemple, comme moi, je taille la pierre, quand je taille de la pierre, bien je fais du bruit, puis je fais de la poussière, puis j'ai de la machinerie lourde, puis j'ai des camions qui livrent des pierres et tout ça.

1650

1655

Donc, de plus en plus, on nous demande de quitter ces endroits, il y a moins de zones industrielles avec qui on est compatibles. Donc, c'est sûr que ça, ça fait partie de la problématique.

1660

M. KYLE IRVING:

L'autre enjeu qu'on trouve important, c'est qu'en plaçant ce potentiel espace voué aux artisans, ça ramène le rôle des artisans au sein de la métropole parce que, on entend souvent, dans les dernières années, avec la destruction de plusieurs maisons patrimoniales, telle la maison Boily, des Moulins, voilà, on perd les artisans qui peuvent faire les travaux pour sauver ces bâtiments-là, puis qui savent comment intervenir pour les sauver et il y a une déconnexion assez importante entre le public, qui croit que des gens, par exemple, qui taillent la pierre ou qui font des moulures de plâtre, n'existent plus. Puis, pourtant, ce n'est pas du tout vrai.

1665

1670

Donc, on s'est un peu inspirés du modèle des Forges qui a très bien défendu le patrimoine immatériel et les savoir-faire de la Forge, qui ont vraiment eu, on peut dire une double

1675 utilisation de leur bâtisse. Ils ont créé un centre de savoir-faire pour les professionnels et les gens qui veulent peaufiner leur savoir-faire et, ça, c'est quand même un groupe très particulier.

1680 Mais ils ont aussi un volet très important qui fait un lien entre le public qui, probablement va jamais devenir forgeron, mais qui vient pour une fin de semaine faire du *team building*, découvrir, savoir qu'il y a des gens qui peuvent réparer leur garde-corps qui s'adonne à être original à leur bâtisse de 1910. Puis, plutôt que de faire affaire avec un entrepreneur qui va conseiller de jeter ça à la poubelle parce qu'il n'y a plus personne qui peut restaurer ça, bien, évidemment, si le public a ce lien direct là avec les artisans qui ont le savoir-faire, ils peuvent avoir une meilleure information. Donc, on trouve important que ce pôle-là ne soit pas, par exemple, expatrié très loin de la ville parce qu'il y a aussi ce manque de connexion au public.

1685 Évidemment, aussi, d'un point de vue plus terre à terre, les bâtiments qui sont, entre guillemets, historiques, sont souvent dans les quartiers près du Bridge-Wellington en arc de cercle. Donc, on peut aller jusqu'à Montréal Ouest, Rosemont, mais, évidemment, si on s'expatrie à Laval, on augmente les déplacements, on augmente la congestion pour entrer à la ville chaque matin. Donc, il y aurait plusieurs avantages à accueillir ce projet-là et on a vu une très belle ouverture de la part des autres acteurs qui se sont tous montrés très intéressés à accueillir ce qui a un peu été décrit comme un musée dans certains mémoires, je crois, mais on croit qu'on serait un meilleur musée, en fait.

1695 **M. ALEXANDRE MAQUET:**

L'idée, donc, c'était de... on s'est basé sur des exemples qui existent déjà comme les grands ateliers en France...

1700 **LA PRÉSIDENTE :**

En France, oui.

M. ALEXANDRE MAQUET:

1705 Ou le studio Mumbai en Inde. Puis notre objectif, ce serait de créer un espace d'ateliers pour les artisans qui soit pérenne, c'est-à-dire qu'on ne nous propose pas d'installer un atelier avec tout ce que ça comporte comme logistique pour trois ans et puis au bout de trois ans, on ne sait pas si on va pouvoir rester, ça devient vraiment très compliqué.

1710 Aussi, une partie de la problématique, c'est que, comme dans beaucoup de secteurs professionnels, il y a un manque de main-d'œuvre, il y a un manque de... il y a un problème de relève et c'est beaucoup lié au fait qu'il y a peu ou pas du tout de formation dans certains métiers artisanaux, comme il n'y a pas vraiment... il y a une école, par exemple, de taille de pierres. Mais je ne sais pas s'il y a des écoles de restauration de plâtre ni, d'ailleurs, de restauration en général, de restaurateurs en général.

1720 Donc, c'est, pour nous, c'est important de créer un espace aussi de formation parce que c'est quelque chose qui est de plus en plus en demande, comme on le voit, par exemple, le Conseil des métiers d'art commence à donner de la formation de plus en plus, mais manque d'espace pour donner ces formations. Même la Commission de la construction du Québec n'a pas toujours les lieux pour donner des formations adéquates.

1725 Donc, c'est vraiment quelque chose qui est important aussi : de donner des lieux de formation et de proposer des formations. Et, aussi, comme disait Kyle, un endroit où on peut accueillir le public et sensibiliser le public à tout ce qui a trait aux métiers d'art, au patrimoine immatériel que constituent tous les savoir-faire et tout ça. Et aussi, tout ce qui est conservation du patrimoine. Puis, aussi, avoir un lieu d'exposition qui soit permanent, aussi, et ce qu'on aime aussi comme idée, c'est d'avoir un espace d'expérimentation et pour les professionnels, comme les architectes, et même les ingénieurs où on peut mettre en œuvre des techniques, utiliser des matériaux, comme ça, faire des maquettes à l'échelle 1, c'est-à-dire grandeur nature et tout ça.

1735 Donc, ça, c'étaient les propositions et, donc, les objectifs, bien c'est sûr que ça reste la conservation du patrimoine, autant matériel que immatériel, la formation de la relève et aussi de reconnecter les métiers, les matériaux traditionnels à la construction moderne, mais aussi écoresponsable. Et puis, encore une fois, l'information du public.

LA PRÉSIDENTE :

1740 Ça va. Alors, je vous remercie. Monsieur Maquet, je comprends que vous travaillez la pierre, et vous, Monsieur Irving, le plâtre.

M. KYLE IRVING:

1745 Moi, je suis plâtrier traditionnel...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1750 **M. KYLE IRVING:**

Donc, je fais beaucoup de moulures et des rosaces.

LA PRÉSIDENTE :

1755 Oui, c'est ce que j'avais conclu. Je vous remercie de ces précisions. Vous, vous avez une proposition à la fois... vos propositions concernent à la fois des espaces d'ateliers... des emplacements plutôt pour les ateliers personnels suivants le métier ou l'artisanat et aussi des espaces communs à diverses fins de formation, d'exposition, ou d'expérimentation. Et vous
1760 indiquez, entre autres, que la nature de vos activités se... comment dit donc, se marie parfaitement à l'idée des zones tampons, d'ailleurs, dont je pense que le représentant du...

précédent mentionnait. On sait déjà que Espace vert et puis les Forges sont installés au carrefour 1000, Riverside qui est plus proche de la zone industrielle. Où situeriez-vous la zone tampon dans laquelle vos arts respectifs s'installeraient?

1765

M. KYLE IRVING:

Eh bien, je pense qu'on pourrait assez bien se voir pas loin des Forges parce qu'il y aurait vraiment des symbioses, là...

1770

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1775

M. KYLE IRVING:

Donc, évidemment, un public qui va se déplacer pour se rendre aux Forges, puis on a parlé de l'importance d'avoir un meilleur transport en commun pour se rendre là. Bien, t'sais, quelqu'un qui s'intéresse, là, peut-être la Forge ne va pas faire pour leurs intérêts, mais ils vont découvrir d'autres métiers qui pourraient les intéresser.

1780

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a d'autres emplacements? Parce que ce n'est pas certain qu'on puisse...

1785

M. KYLE IRVING:

Bien, à l'intérieur du carrefour, pour... comment dire? On a tellement peu d'options en ce moment qu'on serait heureux d'aller pas mal n'importe où. Mais c'est très vrai, t'sais, le problème de pérennité est flagrant, puis, comme on le disait dans le mémoire, il y a souvent un sous-investissement chronique parce que savoir que tu ne risques pas de pouvoir rester quelque part

1790

1795

pour plus que deux ou trois ans, t'sais, par exemple, Palex pourrait facilement utiliser une grue sur rails surélevés puis ne pourrait jamais s'installer ça où il est en ce moment. De façon semblable, moi, je pourrais utiliser un espace d'entreposage avec un fardier mécanique puis, évidemment, moi, où je suis installé en ce moment, je ne pourrais jamais utiliser ça.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1800

M. KYLE IRVING:

Donc, la pérennité, pour nous, est plus importante, même si on réutiliserait un bâtiment qui existe ou si on avait à construire un bâtiment, entre guillemets, artisanal...

1805

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1810

M. KYLE IRVING:

Moderne.

M. ALEXANDRE MAQUET:

1815

Oui, on n'est pas attachés à un lieu en particulier.

LA PRÉSIDENTE :

1820

Oui, en fait, vous êtes attachés à la pérennité...

M. ALEXANDRE MAQUET:

Oui, c'est ça.

1825

LA PRÉSIDENTE :

Vous êtes susceptibles d'être déplacés aux aléas...

1830

M. KYLE IRVING:

Il faut dire... le projet est né de par ce besoin dans la communauté. Puis, on voyait que c'est un problème fondamental, en fait, qui va affecter largement la communauté pour les 10, 20 prochaines années.

1835

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1840

M. KYLE IRVING:

Évidemment, moi, étant jeune, je vois l'avantage d'investir maintenant parce qu'avec le développement immobilier au centre-ville, si on n'agit pas en ce moment, il y a de bonnes chances qu'on voie cette porte-là fermée...

1845

LA PRÉSIDENTE :

Se fermer.

1850

M. KYLE IRVING:

1855 Pour longtemps. Donc, on avait regardé beaucoup plus à l'ouest, en fait, le long du canal Lachine à l'origine et puis, évidemment, par la suite, on a découvert ce projet-là, donc...

LA PRÉSIDENTE :

1860 Question ?

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Oui. Comment ça fonctionnerait?

1865 **M. KYLE IRVING:**

1870 Bien, je pense que ce qui est intéressant, c'est de la même manière que ces entreprises qui agissent dans ce secteur-là sont éparpillées, puis il y a une espèce de diaspora qui est très géographiquement disparate. L'idée de base, c'est de regrouper tout ensemble, puis on paye tous des loyers en ce moment. Dans le fond, si on nous offrait quelque chose qui nous permet d'investir comme il faut. Il y a des entreprises, parfois, très importantes qui payent un loyer important, dotées... d'avoir la possibilité de s'investir à long terme plutôt qu'à l'année, par exemple. Donc, on utiliserait le pouvoir de regrouper tous ces gens-là pour financer. Évidemment, en développant le projet, on a vu qu'il y avait d'autres acteurs qui seraient prêts et intéressés à
1875 utiliser l'espace. Donc, vous avez parlé de la distinction entre les ateliers individuels où pourraient travailler les artisans et les compagnies artisanales versus l'espace de...

LA PRÉSIDENTE :

1880 Communs.

M. KYLE IRVING:

1885 Versus l'espace des recherches et développement, là. Ça fait qu'il y a quand même, on pense, un loyer intéressant à aller chercher, évidemment, si on arrive à monter un projet avec dix compagnies qui ont déjà un historique de, parfois, dix ou vingt ans. T'sais, il y a un pouvoir là qui est peut-être différent que si on demandait la même chose d'un regroupement d'artistes individuels, par exemple.

1890 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Est-ce que vous vous doteriez d'un conseil d'administration? Avez-vous... vous n'avez pas encore réfléchi à ça?

1895 **M. KYLE IRVING:**

1900 On n'a pas étudié la forme, encore, dans le sens qu'on n'avait pas arrêté... on avait regardé le modèle coopératif ou peut-être, dans le fond, on peut apprendre aussi beaucoup du développement, par exemple, de l'organisme des Forges de Montréal, t'sais, qui a commencé essentiellement avec une petite industrie artisanale, puis qui s'est développée au fil du temps avec les besoins. Donc, on n'avait pas pris de décision, mais oui...

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1905 Mais, ça demeure dans le domaine privé, en fait. Ce que je comprends?

M. KYLE IRVING:

1910 Bien, on voit ça... comment dire? Il pourrait y avoir une espèce de modèle hybride parce que, comme on se disait, ça reste que ça va être les locataires vont fort probablement être des

compagnies privées ou des gens individuels qui agissent en privé. Et, dans ce sens-là, eux, ils peuvent financer les aires communes qu'ils utiliseraient et dont ils tireraient avantage.

1915 Donc, on est très intéressés par l'aspect communautaire, comme on le disait, t'sais, et aussi juste de façon plus terre à terre, pour nous, d'attirer le public va forcément, on l'espère, au fil des ans, attirer une main-d'œuvre qui va s'intéresser à ça. Comme on le disait, en ce moment, il n'y a aucun moyen pour les gens qui ne connaissent pas qu'il y a quelqu'un qui exerce mon métier de venir se joindre à moi pour que je trouve quelqu'un qui puisse travailler avec moi. Donc, de créer ce pont-là entre le public, c'est un investissement à long terme. Et, donc, oui, il y a un aspect communautaire et un aspect privé.

1920

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Merci.

1925

LA PRÉSIDENTE :

Question, pour ça?

1930

M. DAVID HANNA, commissaire:

Non, je saisis très bien votre problème et vos besoins. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1935

Merci beaucoup.

M. DAVID HANNA, commissaire:

1940

C'est clair.

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir. J'inviterais maintenant monsieur Robin Doak, s'il vous plaît.

1945

M. ROBIN DOAK:

Alors, je peux commencer.

LA PRÉSIDENTE :

1950

Vous êtes prêt? Bonjour, Monsieur.

M. ROBIN DOAK:

1955

Oui, bonjour, les commissaires. Je peux parler en français, mais je...

LA PRÉSIDENTE :

As you like.

1960

M. ROBIN DOAK:

Je peux expliquer ma passion plus en anglais parce que sinon, je vais prendre une demi-heure au lieu de dix minutes.

1965

LA PRÉSIDENTE :

Si vous êtes plus passionné en anglais, go for it.

1970

M. DAVID HANNA, commissaire:

Go for it.

1975 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, Monsieur, je vous demanderais de présenter votre collègue parce que... pour la sténographie.

1980 **M. EPHRAIM HERNANDEZ :**

Bonjour. J'opère le PowerPoint. Mon nom, c'est monsieur Hernandez.

1985 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon. Monsieur Hernandez. Allez-y.

M. ROBIN DOAK:

1990 Thank you for your time today.

LA PRÉSIDENTE :

Fine.

1995

M. ROBIN DOAK:

2000

I'd like to introduce myself as myself and my brother as the owners of 785, Mill Street which is the only private property in the Pointe-du-Moulin to be developed. And it is right at the entry into Old Montréal.

We'll give you a second picture now.

2005

So, here, you can see the actual location of 785, Mill and you see Mill Street crosses the new bridge and runs down southward. My brother and I are machinery dealers. I'm actually trained as a geologist and him as a mathematician. We became machinery dealers back in the 70's and because we had a passion for machinery, and particularly what has developed also antique machinery. And we have sold machinery, bought and sold machinery all over the world since the 1970's. And we acquired this building from Agriculture Canada back in the 90's, and we have property along the Canal and we have become passionate about the history of the Canal.

2010

So, I would like to make this comment that a lot of people look at the Pointe-du-Moulin and they see the silos and they say: « oh, old silos ». I see the silos and I say: « oh, new silos », because there were no silos there in 1900 and our interest really is in what happened on the Canal.

2015

I get emotional, by the way. So if I start crying, don't be surprised.

2020

Our interest, really, is in the history of the evolution of the Canal between the period 1820 when I didn't exist and 1920. So, I'm gonna give you something that I've condensed from an hour of lecture. So, I'll try to make it quite quick. So If I can have the first picture.

2025

This represents the start of the Lachine Canal. It is stated 1826, we're not sure if it's an exact image. And, to give you an idea of what happened, there was a big party on the 17th of July in 1821. There was a live band and they said: « let's dig a canal ». So, imagine what you do after a party. Somebody gives you a shovel and says « go 15 kilometers that way ».

Let's just move ahead here. What's important to see in this picture, we know the gates are approximately correct, the depth gauges are approximately correct. And if you look in the upper left, you'll see the windmill, which is windmill Pointe-du-Moulin. Okay, we'll go to the next picture.

2030 So, this is a map from 1836 and you'll see the canal exist at this point and if you look
carefully, you'll see the two windmills that are on the point. So, it can be pretty sure that the picture
that we saw previously actually is the right view. And what else is important in this picture? Notre-
Dame cathedral was under construction. We can see the farms of James McGill, McTavish, Louis-
Joseph Papineau. We can see the original location of the very first foundry in Montréal, vehicle
2035 foundry, which is now occupied by Cité Multimédia, which I should have remembered.

And this is a fascinating, fascinating, fascinating map to look at. This is the sort of thing
that we want people to be able to examine and understand. Let's look at another picture.

2040 So, the canal was too small at the beginning and in 1844, they decided to enlarge it and get
it deeper and wider. And this is an image of what was happening at that time. It's hard to see the
details, but you will see a lot of horses and a lot of people with picks and shovels and... David's
Black Bridge which has been rebuilt four times since then. You'll see it's on pilings. You will see
785 Mill, which is our property just behind the bridge and you'll see, on the right end side, locks
2045 under construction. We'll go to the next.

So, this is our property in 1853. We own, presently, lot number 1 and half of lot number 2.
This property was rented by Frothingham and Workman. And what is really important about what
happened in 1844, was that when the locks were increased in size, they put a series of what they
2050 called hydraulic lots which was the start of manufacturing, serious manufacturing in Montréal. And
there was a whole row of hydraulic lots, in fact, there were 20 of them. And Frothingham and
Workman had lot number 1 and half of lot number 2. There was a 7 foot drop in water level
between the water in the canal and the water in the river and that was used to power machinery.
There was no electricity, then, of course. That was used to power the machinery along the
2055 hydraulic lots. Let's go to the next.

So, this is what the turbines looked like at the time. The ones that would have been there
would have been in the lower left and the one on the right, is one that has been dug out since then
by Parks Canada, presumably, at one of the locations. And we'll go to the next.

2060

So, who are these guys? This is mister Frothingham. As you can see, he's a rather elegant gentleman and he ended up owning the largest distribution company of hardware in all of Montréal. This is what he did for Old Montréal. So this is the Ostell building built in 1852 and it was the base of Frothingham and Workman. Part of it burn down next door, so he's moving me faster than I want to go. So, part of the Frothingham's operation burn down and he built this building in 1871. And if you look at it, it's magnificent. All in cut lime stone and he put this building up in two months. If you can imagine doing that today, it would take two weeks just to decide where to put the orange cones.

2065

2070

Here, you can see the Frothingham and Workman complex which is right behind Place Royale, which is an iconic location in Old Montréal. Most of you have been there and you can see how significant what he contributed to Old Montréal was. Let's move ahead to the next.

2075

This is mister Workman. So who was mister Workman? Mister Workman was his partner. He originally came from Ireland. He joined the firm in 1830 after working with his brother on Tooners Papers in Montréal. The company grew and grew and he became, he was the president of City Bank in Montréal. He thought... this was a very empathist individual. He thought it would be a good idea for workman to be able to save, even small amounts of their wages. He cofounded the City and District savings Bank so that workman could save their things and that City and District eventually became the Bank Laurentienne. And what happened in 1868, he was elected mayor of Montréal. And he did such a good job that he was re-elected in 89 and he was re-elected in 1870, as well, sorry 69 and 70.

2080

2085

Before he died and while he was still alive, he was very positively directed towards improving the lives of all Montrealers. He gave a lot of money to charity, and he helped the working people save their money and take care of themselves. And it's a very good legacy to look forward, to look toward for the future of Montréal. So we'll move to the next.

2090

So, this is a map from 1859 and it's a very significant map because it has a lot of things on it that are important for the history of Montréal. So, you will see the emigrant sheds, which everybody has heard about, where 3 500 people died, effectively, of typhus and ship fever. And a lot of people in Montréal tried to save their lives and died as well. 6 000 people all total in Québec died and this is the source of the Black Rock, which most of you have heard of. You'll also see Grand Trunk railroad is now established, The Victoria Bridge in the bottom right had not yet been

2095

opened. It won't be open until... of the following year.

And if you look at the, if you look along the canal itself, you'll see hydraulic lots. So, this was the driving force of industry in Montréal. And if you look at the right end of the hydraulic lots, you will see, in fact, that if you want to built silos there, there's nothing to build them on. The point being that, there was no Pointe-du-Moulin, as we understand it today. Okay, we'll go to the next.

2100

Frothingham and Workman grew, they became a very significant country company, as I mentioned. This is the front cover of a book, which is in the collection of the University of Alberta. It is actually the catalog from 1872 and I've read a lot of it and it's rather remarkable because it gives you a serious understanding of how people lived. We'll go to the next.

2105

This is a fascinating document from 1880. This is the Frothingham and Workman complex, which at this point, had expanded and grown. At the Cote-St-Paul locks, I can explain all the hydraulics and everything works here, which I don't have time to do. But it's interesting to look at these drawings from 1880, which are magnificently done. These are insurance drawings, drawn by insurance companies to describe for themselves how the companies protect themselves from fire. So they can calculate their risks. And if you look at the fine print on the left, you'll see descriptions of where the piles of water are, where the hoses are, where the fireman are, whether they paid for their uniforms or got free uniforms. It's really a remarkable document.

2110

2115

And if you look at the bottom - go back to that one for a second - If you look at the images at the bottom, which I should go through because I can't see what's on the screen. Anyway, you will see that... I'm gonna see what I can remember here. You will see that each of the buildings of

2120 Frothingham and Workman were dedicated to the production of particular items. So one was making shovels and one was making scythe, and one was making hammer heads and one was making other things. The little red one above was making just axe handles. And when you realise the size of plants that made these things, you realize how people lived. This was really important. If you look in the catalog, if you go to Rona today and you ask for a shovel, you got three choices. If you look in their catalog, you have 40 choices. Similarly for size. This was an agrarian economy, 2125 but it was supported by manufactories in Montréal... yeah, I'll just finish on that one.

If you look to the bottom left, you'll see also two little red buildings that made cut nails and horseshoe nails. Cut nails were the nails that we had before we had round nails and cut nails could be the topic of a 20 hour lecture and in fact there's an entire book written on the history of 2130 nail making in Montréal. There were 4 000 tons of nails shipped out of Montréal every year and these were the - excuse me - these were the nails that held Montréal together. Similarly, everybody had horses, so they all had horseshoes. And so whole plants were dedicated to these things. The idea here is to communicate how we lived. Okay, we'll go to another one.

2135 Sorry I get so emotional. So, here we are back on Mill Street and the idea is to look quickly at all the hydraulic lots, which actually exist, and what I'm trying to communicate in here is that there is a very very rich history. As I look at my own copy here, Frothingham and Workman was still renting lot number 1 and they were providing a 150 horse power of hydraulic power to a flour operation, which was right beside.

2140 If you look farther to the left, you'll see an engine works and I will get to that in a minute, because we seem to have jumped... where's the boat? We jump it, no? We did? Did you cut me down on time? Sorry.

2145 Let's just look at these. So, in the middle, we also see Peck Benny which was the last rolling mill that was ever operating with water power in Montréal and to the left of that, you'll see Pillow Hersey which was also a major, major manufacturer of cut nails. If you go home and

2150 Google cut nails on the Internet, you will find some very interesting things. Plants working still in the US with machinery manufactured in the 1870's and producing cut nails. We'll go to the...

2155 Okay. So, here I'm moving to an absolutely magnificent document. This is a documentation of the Montréal Water Works. And if you look at this document, you will realize what a remarkable state of engineering capability we had achieved by the 1880's. And we are still operating without electricity and with very crude machine tools.

2160 On the right end side, there's a water wheel which is used, which is consuming a 1 300 000 gallons a day to operate the pumps. To pump Montréal's water to the top of the mountain, actually to the McTavish reservoir. On the left, you'll also see a turbine doing a similar thing with a subversive pump and on the bottom, you'll see pipes which were actually made on Mill Street, which are 12 100 feet long, pumping water to the top, almost to the top of the mountain, pumping water to the reservoir.

2165 If you look at this drawing of Montréal, you see the white dot in the upper left? That's the reservoir. That's the McTavish reservoir to which this water was actually pumped in 1870. And those pipes were excavated under the Lachine Canal... where are we now...

2170 Apparently, I'm overly consuming time, here. So, this building is a building at McGill University called the Workman building and this is a photograph taken in 1901 which shows the type of machinery that was used at the time and as you will see, all machines are running from what's called line shafting on the roof. This is the type of equipment which interest us enormously and now we will go to the last photograph.

2175 So this photograph is taken off the Internet. I can't tell you exactly where it is, but our object at 785 Mill is to put in the ground floor of the building a Centre d'interprétation which will allow people to see and understand and actually play with machinery made at the turn of the century.

2180 And my brother and I have accumulated this type of equipment, we have actually examples of pretty well everything in this photograph and other examples from the late 1800's. And we would like to make it accessible to the public as part of an interpretation center of the industrial industry of the Canal during that period, from 1820 to 1920. And we feel that it is important for people to... well, you heard a lot of patrimony and restoration. And there is a huge resurgence and interest and hands on understanding how things were done.

2185 And when I say that mister Frothingham put that building up in two months, we stand on the shoulders of giants, effectively. So, the objective in visiting, I think the object in visiting this place is to be able to: number 1, understand, not only how things were done, but what a challenge it was to solve the problems that were faced and if you look back in history, you'll find that things were blowing up all the time, and boilers were blowing up, ships were sinking, nobody knew really
2190 what happened and they would go ahead and build another one and try again.

And now, when I started my story, I think we had 1.6 billion people on the earth. And now we have 7.3 billion people. So we have to think where we're going and we have to look where we came from and this is a really, really important concept for all of us to absorb. I'm a scientist and I
2195 believe in global warming, totally. And I think that the, I think it's incredibly imperative that we, not only know where we came from, but we know that we solved problems in the past that we can solve them in the future.

2200 So, apparently, I've burned most of my time if not all of it. So, if you have any questions, I should be happy to even try to answer them in French. And that's it.

LA PRÉSIDENTE :

2205 Merci beaucoup, Monsieur Doak, de nous avoir présenté... fait cet historique-là et de nous avoir présenté, aussi, ce projet-là qui vous tient très certainement très à cœur. Une première question, c'est où en êtes-vous dans votre... dans les travaux de mise sur pied de ce Centre d'interprétation là? Quand est-ce que, est-ce que ça va ouvrir à un moment donné, à court terme?

M. ROBIN DOAK:

2210 On est assez bien avancé, disons...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

2215 **M. ROBIN DOAK:**

Dans le sens qu'il y a des propositions qui sont déjà déposées avec la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

2220
Oui.

M. ROBIN DOAK:

2225 Et puis, ça va être présenté beaucoup plus par monsieur Vianney Bélanger, lundi.

LA PRÉSIDENTE :

2230 Oui. Ah oui, c'est vrai.

M. ROBIN DOAK:

2235 Mais notre but de vous présenter ça aujourd'hui, c'est de vous expliquer notre passion, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

2240 Vous nous l'avez communiquée.

LA PRÉSIDENTE :

2245 Question?

M. DAVID HANNA, commissaire :

I guess I'm tented to ask, given the passion, given the collection which sounds...

2250 **M. ROBIN DOAK:**

Can I answer in French?

M. DAVID HANNA, commissaire :

2255 Yeah, sure. Alors, étant donné la collection...

M. ROBIN DOAK:

2260 Non, non, mais ça va, ça va, dites-le en français.

M. DAVID HANNA, commissaire:

2265 Étant donné la collection, j'estime, sans doute, impressionnante, la passion, le site, qu'est-ce que vous voulez communiquer à la Commission, au juste, par rapport au projet? Qu'est-ce que vous cherchez de nous, au fond?

M. ROBIN DOAK:

2270 Mon objectif effectivement, c'est de vous transmettre le concept qu'on doit inspirer du
monde dans le sens qu'on manque la connexion de faire des choses physiques avec nos mains,
maintenant. Aujourd'hui, il y a beaucoup de monde qui pense comme ça et, en même temps, on
manque de compréhension des choses, des solutions qu'on avait trouvées quand on manque de
manières de régler les choses, on avait essayé ça, on avait essayé ça, on avait essayé ça. Puis,
2275 maintenant, hein, on a la chance, avec la science, on a la chance de trouver des solutions à ce
qu'on doit faire pour le futur. Et on doit être inspiré par ce qui vient de se passer.

M. DAVID HANNA, commissaire:

2280 The reason I ask is because you were here for A3B, which we just heard.

M. ROBIN DOAK:

2285 Yes. I was.

M. DAVID HANNA, commissaire:

Yes. Perhaps you weren't here a couple of days ago for Les Forges?

2290 **M. ROBIN DOAK:**

No, but I know them, I know the history of the building and I know the previous tenant and
I know the pumps that were removed from that building that should have never been removed, but
not by the Forges.
2295

M. DAVID HANNA, commissaire:

2300 Right. Understood. You realize then there's a kind of critical mass that's developing in terms of traditional machinery?

M. ROBIN DOAK :

2305 And I am a hundred percent behind it. Absolutely.

M. DAVID HANNA, commissaire:

2310 So, your vision is therefore... for Mill Street?

M. ROBIN DOAK:

2315 Yes. My vision is for Mill Street. particularly my property, obviously. And to contribute to the resurgence in interest in how things were done and we talk about restoration, which is critically important for me and I regard the Silos - hugely important, don't get me wrong, I wasn't making a joke. I regard them usually important, but the period before de silos, the word is a berceau. This was the foundation of Montréal. And there was 600 companies, hundreds of stories, and we can communicate. I left out a big part of my presentation because I'm bla bla bla. But, come see me later and I'll talk for five hours.

2320

M. DAVID HANNA, commissaire:

Will do. Thank you very much.

2325 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on aura l'occasion de suivre votre projet, lundi, avec une autre...

M. ROBIN DOAK:

2330 Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2335 ... Présentation.

M. ROBIN DOAK:

C'est ça. Exact.

2340 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Alors, je vous remercie beaucoup, monsieur Doak.

M. ROBIN DOAK:

2345 Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

2350 Je suggère qu'on prenne une petite pause de cinq minutes et qu'on revienne par la suite avec les représentants de l'Administration portuaire de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

2355 Merci.

SUSPENSION ET REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

2360 Alors, je vous invite à reprendre vos places. Comme j'ai mentionné, on a devant nous les représentants de l'Administration portuaire de Montréal, madame Christine Beaulieu et monsieur Daniel Dagenais. Alors, on vous écoute. Merci.

Mme CHRISTINE BEAULIEU:

2365 Merci, Madame la Présidente. Alors, je suis chef relation avec les communautés et je suis accompagnée de Daniel Dagenais qui est vice-président aux opérations à l'Administration portuaire de Montréal. Alors, j'ai sorti l'expert du port pour venir vous parler. Il a grandi sur les terminaux, alors je suis bien contente qu'il m'accompagne aujourd'hui.

2370 Je vais débiter, tout simplement, faire une courte présentation du port de Montréal, mais par la suite, je vais céder la parole à monsieur Dagenais qui va vous parler davantage du secteur Bridge-Bonaventure.

2375 Alors, merci, tout d'abord, de nous donner l'occasion de présenter l'opinion du port de Montréal concernant la vision du secteur Bridge-Bonaventure. Alors, comme vous le savez, le port de Montréal, c'est un moteur économique important pour la région de Montréal, le Québec et le Canada. Alors, le port génère 19 000 emplois directs, indirects et induits pour le Canada et 2,6 milliards par année en retombées économiques. Le port de Montréal, c'est le premier port en importance dans l'est du Canada et le deuxième au Canada après Vancouver. On accueille 2 000 navires par année, 2 500 camions par jour et 60 à 80 trains par semaine.

2385 Alors, le port connaît une croissance constante depuis plusieurs années tout en maintenant ses activités à Montréal et les étendra dans la grande région de Montréal avec son projet d'un nouveau terminal à conteneurs à Contrecœur. Alors, juste spécifier, moi, le port de Montréal va demeurer à Montréal; il va tout simplement... il ne déménagera pas à Contrecœur,

mais il va s'agrandir vers Contrecoeur, justement, pour répondre à la demande croissante du marché pour ce qui est des conteneurs.

2390 Le port de Montréal, aussi, est également un port de croisières. Comme vous le savez, nous avons inauguré l'année passée notre nouveau terminal de croisière : le Grand Quai du Port de Montréal qui est une signature maritime pour la ville, alors ce n'est pas seulement un terminal de croisières, mais aussi, c'est un lieu public qu'on a ouvert à la population, entre autres, avec un toit vert, une plaine, un quai abaissé et un Centre d'interprétation portuaire.

2395 Aussi, le port de Montréal est très soucieux du développement durable; il y a plusieurs actions qui ont été réalisées au cours des dernières années. À cet effet, bon, je vous réfère à notre rapport de développement durable qui se retrouve sur notre site Internet.

2400 Mais, pour citer quelques actions, quelques actions qui ont été prises, bien, on a un système de gestion environnementale dans lequel on retrouve un système de gestion de plaintes. Toujours dans cette optique de bien cohabiter de façon harmonieuse avec la communauté, les voisins qui nous entourent, notre système de gestion de plaintes nous permet de recevoir... les résidents peuvent communiquer avec le centre de contrôle de l'APM lorsqu'ils entendent une source de nuisance à proximité. Alors le centre de contrôle est ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Il y a un agent de prévention qui se dirige vers la source ou le plaignant et il consigne aussi l'information, et il y a un suivi aussi qui est fait de la part de la Direction des communications pour expliquer s'il y a des mesures d'atténuation qui ont été prises et si c'était possible de le faire.

2405

2410 On est aussi membre fondateur de l'Alliance verte. L'Alliance verte, c'est un programme de certification environnementale volontaire pour l'industrie maritime nord-américaine. À cet effet, l'an passé, l'APM a obtenu la meilleure note parmi les 38 administrations portuaires publiques. Nous avons une politique de développement durable et, aussi, on est membre du comité des leaders en verdissement de Montréal. En 2018, on s'est engagé à planter 2 000 arbres, sur cinq ans, sur nos terrains.

2415

2420

Ensuite, comme je le mentionnais, on est toujours soucieux de bien cohabiter avec nos voisins, alors on réalise différentes activités en matière de relations citoyennes. Entre autres, on organise des portes ouvertes lorsque c'est le temps de consulter pour nos grands projets. On a un comité de bon voisinage. On organise l'activité Pas en ville pendant l'été et, aussi, on a une politique d'investissement communautaire.

2425

Tout récemment, cette année, on a créé un groupe de travail Interface Ville-Port dans le but d'embellir nos installations et démystifier nos opérations également. On s'est attardés, pour débiter, sur le secteur de Mercier-Est.

Aussi, on est en lien avec les représentants des trois immeubles qui longent nos installations dans le secteur Bridge-Bonaventure et on leur transmet régulièrement des informations et on les rencontre dans le cadre, aussi, de nos activités et de nos grands projets.

2430

Et, également, on a un projet de point d'observation dans le secteur, enfin, sur l'avenue Pierre-Dupuy, qui va être arimé avec un aménagement et une plantation d'arbres qui va se faire, probablement, au courant de l'année prochaine.

Alors, je cède la parole à monsieur Dagenais.

2435

M. DANIEL DAGENAI:

Bon après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

2440

Bonjour.

M. DANIEL DAGENAI:

2445

Donc, il y a essentiellement quatre grands éléments, quatre grands éléments d'immobilier avec lesquels on voulait adresser la Commission aujourd'hui. Je vous dirais, le premier, madame

Beaulieu l'a déjà... en a déjà fait référence. C'est le Grand Quai, c'est en bordure de la zone à l'étude, bien entendu, donc, l'activité, on l'a bien décrite. Les travaux qu'on y a exécuté les dernières années aussi et la signature qu'on entend y laisser dans le Vieux-Montréal, bien entendu, est importante.

2450

Les trois autres éléments, c'est la Cité-du-Havre, entre autres, le Quai M et la zone Bickerdike. Donc, la Cité-du-Havre, c'est essentiellement un édifice que l'Administration portuaire a hérité de l'Exposition universelle de 1967. Aujourd'hui, elle abrite, en partie, dans l'aile numéro 1, le Centre corporatif de l'organisation et les deux autres ailes sont essentiellement occupées par des organisations et des associations qui ont un lien avec l'Administration portuaire, que ce soit différents corps policiers ou des escouades spécialisées ou, même, des armateurs qui vont dans le Grand Nord, par exemple, qui font le ravitaillement des communautés éloignées.

2455

Entre 2014 et 2017, l'Administration portuaire y a investi une somme assez considérable pour procéder à des rénovations. Après plus de 50, on en avait grandement besoin. Ces réalisations-là ont été complétées plus récemment, je vous dirais, par la plantation d'arbres tout autour de l'édifice. Donc, si vous aviez à visiter le bâtiment aujourd'hui, il est déjà... il commence déjà à avoir une forme de verdissement à l'extérieur, les stationnements ont été refaits, et plus récemment, je dirais, de façon plus comique, on a procédé récemment aussi à la collecte du miel des ruches qu'on a implantées sur notre terrain dans le secteur, bien entendu.

2460

2465

Le deuxième élément que je voulais discuter de façon plus pointue et plus ciblée pour la zone à l'étude, c'est le Quai M le long de l'avenue Pierre-Dupuy. Donc, le Quai M, ce sont des infrastructures de nature portuaire plus traditionnelles, des quais qui sont surbaissés, qui profitent, en fait, d'une zone où l'eau est relativement calme et, aujourd'hui, l'Administration portuaire tire son profit de ces installations-là pour à la fois abriter ou amarrer des navires qui ont besoin de réparations ou qui ont besoin d'être inspectés. Donc, ces eaux calmes là permettent, entre autres, aux scaphandriers ou aux plongeurs, d'aller faire des inspections de coque, par exemple, ou à procéder à des travaux pendant certaines heures, le jour, où on doit les autoriser, bien entendu.

2470

2475 C'est aussi l'endroit où l'Administration portuaire va amarrer son remorqueur, sa barge et des différents équipements pour faire l'entretien au port de Montréal.

2480 Puis, finalement, si vous circulez dans le secteur, vous allez remarquer une grande structure, aussi, flottante qui est une grande grue qui va servir, en fait, à la voie maritime pour la réparation des portes et l'entretien des portes, des écluses tout le long de la voie maritime en remontant le Saint-Laurent vers les Grands Lacs.

2485 Finalement, le Quai sert aussi à abriter, durant les mois d'hiver, lorsque la voie maritime elle-même est fermée, pour les navires qui sont hivernants et, à cet effet, on a récemment fait l'installation d'équipement d'électrification des quais de sorte à permettre aux navires de totalement fermer leur moteur à combustion de gaz ou à combustion, je vous dirais, de diesel, pour dépendre d'électrification directement au quai, puis d'avoir aucune forme de gaz à effet de serre.

2490 Finalement, le Bickerdike, naturellement, qui est la grande pièce dans le secteur, la grande zone avec la manutention et la réception de différentes marchandises et aussi des passagers. Donc, le terminal Bickerdike, c'est un terminal à conteneurs, mais c'est aussi un terminal à marchandise non conteneurisée qui est exploité par une entreprise canadienne implantée ici, à Montréal, une entreprise familiale qui s'appelle Arrimage Empire. C'est un service
2495 essentiel. Essentiellement, ce que je veux dire par ça, c'est que c'est le seul service maritime à partir de Montréal qui dessert Terre-Neuve. Donc, la nourriture, les voitures, en fait, toutes les denrées de consommation sont essentiellement transbordées à partir de cette zone-là par un navire, soit roulier ou à conteneurs. C'est aussi l'endroit où, entre autres, CTMA Voyageur et
2500 Croisières CTMA vont amener des navires durant les périodes estivales pour assurer le lien entre Montréal et l'Île de la Madeleine.

On y retrouve, entre autres, aussi, dans le secteur, je vous dirais, toutes sortes de pièces hors normes, que ce soit les morceaux du pont Champlain ou, plus récemment, encore, aussi, des trains qui ont maintenant, qui font... qui sont le train dans le secteur de la ville d'Ottawa qui

2505 ont transité à travers ces installations-là. Le port de Montréal va y consacrer près de 25 millions de dollars au cours des prochaines années. Je vais avoir le temps d'en reparler un peu plus tard.

Le défi, naturellement, dans le secteur, c'est la question de la cohabitation et... avec soit la piste cyclable qui transite en bordure des installations qui finissent par croiser l'entrée et la sortie des camions dans le secteur et, naturellement, tout ce qu'il y aura à faire avec les travaux de réaménagement qui sont prévus de débuter dès septembre, en fait, ce mois-ci et qui vont se prolonger jusqu'à l'été 2021.

2515 À cet effet, en termes de projets pour les activités portuaires, Bickerdike n'est pas le seul endroit où il y aura des travaux. On va optimiser notre réseau intermodal qui se trouve à être sous le pont Jacques-Cartier, un peu plus loin vers l'est. Le port de Montréal est en effet la seule administration portuaire au Canada à exploiter son propre chemin de fer depuis près de 120 ans déjà. Et, donc, on va procéder à l'amélioration puis à l'augmentation de notre réseau ferroviaire pour accommoder des trains encore plus longs et de plus en plus nombreux.

2520 On va améliorer aussi nos installations de vrac pour disposer de grandes surfaces imperméables dont on va récupérer les eaux de ruissellement pour les traiter, mais c'est aussi de procéder à l'installation et à la construction d'un nouveau dôme et d'un nouveau hangar pour s'assurer que les poussières ne se retrouvent pas au-delà de la propriété du port de Montréal.

2525 Naturellement, on va mettre à niveau certains de nos quais, on va reconstruire certaines défenses et on va réaménager le terminal Bickerdike.

Le port de Montréal est un peu préoccupé, en fait, ou je devrais dire il est de plus en plus préoccupé avec tous les développements dans le secteur, donc cette étude-là, selon nous, tombe à point sur l'orientation et la réflexion. Il faut rappeler que le port de Montréal est en opération 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Dans le secteur, bien entendu, il y a une voie ferrée qui fait le lien entre le réseau CN et le réseau portuaire du port de Montréal, qui traverse le vieux port, qui sillonne au-dessus... en fait, qui fait un grand S au-dessus du Canal Lachine, qui passe entre les élévateurs ou les silos pour ultimement traverser la rue Bridge et joindre le réseau du port, donc on est préoccupé par ça et on voudrait juste rappeler, aussi, que la Ville de Montréal est signataire

2535 des lignes directrices sur l'aménagement du territoire à cet effet-là, de protéger un corridor de
sorte à réduire toutes formes de dangers de cohabitation dans le secteur.

Je pense que... et puis, finalement, je voudrais juste aussi rappeler que, naturellement, le
port de Montréal, dans le secteur, est un aimant à entreprises, qu'on pense à ADM juste à côté,
2540 ou Canada Maltage. On faisait référence à Ray-Mont Logistiques aussi, mais il ne faut pas oublier
que, autour du port de Montréal, dans la zone, mais aussi au-delà de cette zone-là, plus de 6 300
entreprises constituent l'écosystème logistique qui, en fait, se nourrit ou en fait viennent s'abreuver
de marchandises ou viennent les fournir au port de Montréal pour supporter les activités de
commerce sur l'île de Montréal.

2545 Puis, en conclusion, ce que je voudrais apporter, c'est que le port de Montréal était
heureux, naturellement, de partager sa vision à travers ce mémoire et, aussi, cette présentation et
qu'une planification en cours de réalisation pour le secteur Bridge, on est intéressés d'y participer,
bien entendu. Quatre grands sites majeurs où se déroulent les activités sont essentiels pour cette
2550 activité économique et on doit réitérer l'importance de prendre en compte la nature des activités
dans la planification du secteur. Et on vous remercie pour cette audience.

LA PRÉSIDENTE :

2555 Alors, je commencerais avec une première question. Vous avez indiqué qu'il y avait toute
une série de travaux que vous vouliez entreprendre pour l'ensemble des composantes du port et
qu'il y avait un point qui mentionnait qu'il y avait des prévisions de réaménagement du quai
Bickerdike. En relation avec le secteur Bridge-Bonaventure, qu'est-ce qu'il y aurait comme travaux
qui pourraient avoir des effets sur le secteur comme tel, soit en termes de circulation ou autres,
2560 là?

M. DANIEL DAGENAI:

Naturellement, la connexion du secteur Bickerdike avec le reste du réseau autoroutier...

2565 **LA PRÉSIDENTE :**

Routier, oui.

2570 **M. DANIEL DAGENAIS:**

... ou matériel dans le secteur, ne changera pas. Donc, on va préserver ce même lien-là, dans le futur, après les travaux, il y aura la même entrée. Ce sera essentiellement dans le même secteur.

2575 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2580 **M. DANIEL DAGENAIS:**

En fait, on va venir concentrer tous nos camions. La nature des travaux du réaménagement, c'est essentiellement de reprendre toutes les surfaces et de les réaménager de sorte à pouvoir mieux gérer le flot de camions...

2585 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

2590 **M. DANIEL DAGENAIS:**

Qui est en attente lorsque les navires de Oceanex sont dans le secteur. De créer aussi une aire d'attente pour les passagers qui sont de plus en plus présents pour le service de CTMA. Donc, ils quittent pour l'Île de la Madeleine, de sorte à leur offrir un endroit de qualité, puis un

2595 endroit sécuritaire pour à la fois garer leur voiture pendant la semaine lorsqu'ils ont quitté et, naturellement, pour faire l'embarquement et le débarquement des passagers.

2600 À l'intérieur du terminal, on va améliorer l'électrification du secteur de sorte à réduire aussi les gaz à effet de serre. De plus en plus de marchandises périssables font leur périple entre Montréal et Terre-Neuve, soit des fruits, des viandes, entre autres, qui transitent dans des conteneurs qui sont réfrigérés, qui peuvent générer beaucoup de bruit, mais qui doivent être alimentés de façon électrique constamment et, aujourd'hui, cette alimentation-là leur est fournie par des génératrices au diesel. Au terme de nos travaux, ces génératrices-là disparaîtront pour faire place, plutôt, à de l'hydroélectricité. Ça fait que, donc, on va réduire l'empreinte de gaz à effet de serre de cette activité-là.

2605 La capacité du terminal ne changera pas. Ce qu'on tente de faire, essentiellement, c'est de cristalliser la nature et la vocation de transport domestique parce que là, vous aurez compris, tantôt j'ai parlé de Terre-Neuve, de l'Île de la Madeleine, essentiellement, ce qu'on transite, ce qui transite à travers le secteur, c'est des produits qui ont une origine canadienne et une destination canadienne. Donc, il y a une très belle complémentarité, je dirais, entre la profondeur disponible à quai, sous l'eau, et la taille des navires qui viennent pour chercher ou porter ces marchandises.

LA PRÉSIDENTE :

2615 O.K.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

2620 Si vous me permettez juste de compléter... il y a une évaluation des effets environnementaux qui a été réalisée dans le cadre de la planification du projet. On a rencontré les trois représentants des trois immeubles : Profil-O, Habitat 67 et Tropiques Nord pour leur présenter le projet au début de l'été et, également, aussi, les mesures d'atténuation qui vont être mises en place. Entre autres, ce qui est en matière de poussières et de réduction du bruit. Et,

2625

naturellement, il y a une surveillance environnementale et un suivi qui vont être faits par l'APM à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

2630

Parfait. D'autres questions?

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

2635

Oui. Deux petites questions. Une, en fait, votre avant-dernier acétate ou présentation ou... non, suivante... qui illustre votre préoccupation, en fait, en ce qui a trait aux éventuels développements dans le secteur. Et parce que, vous avez référé à votre voie ferrée, effectivement, qui transite... quelle forme prennent vos préoccupations?

Mme CHRISTINE BEAULIEU:

2640

En fait, on voit de plus en plus de développement, bon, on a participé aussi à quelques consultations publiques cette année. Entre autres, des Faubourgs où qu'on parle aussi de Molson qui va avoir des... enfin, des condos et tout ça. Alors, ce qu'on souhaite, c'est que la même chose avec le silo 5 qui s'en vient. Les gens vont venir s'installer et vont bon, acheter des habitations ou des condos. Puis, les voies ferrées sont vraiment, sont quand même à proximité, alors on veut vraiment... on est préoccupé du fait que des édifices ou des résidences s'installent près des opérations portuaires, alors qu'on est en opération 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Et, étant responsable de la gestion de plaintes, c'est moi, bon, qui fais un suivi auprès des résidents et tout ça, alors je comprends leurs préoccupations, des fois, qui peuvent déranger, la nuit, et tout ça, alors c'est dans leur quotidien.

2650

Mais, en même temps, nous, on ne peut pas déménager, alors il faut apprendre à bien cohabiter, mais c'est sûr que s'il y a des développements qui se font vraiment à proximité, il faut que les promoteurs et les nouveaux résidents soient bel et bien conscients qu'on ne déménagera

2655 pas et qu'on va rester là. Alors, avant d'acheter, il faudrait que les gens soient bien au courant et, avant de construire, aussi, du fait, à proximité, et notre voie ferrée ne disparaîtra pas.

M. DANIEL DAGENAIS:

2660 Pour les considérations, en fait, c'est sûr qu'il y a le corridor ferroviaire qui nous préoccupe et, naturellement, si on amène des nouveaux véhicules, des traverses à niveaux, bien, il faut s'assurer qu'elles soient sécuritaires et qu'elles ne viennent pas empêcher le mouvement des marchandises dans le secteur. Il faut bien les prendre en considération.

2665 Naturellement, la présence de nouvelles habitations dans le coin, aussi, nous pose... nous amène à se poser des questions sur, en fait, la conception, l'architecture, pour s'assurer que ces maisons, ces domiciles sont bel et bien très bien isolés, ou sont pourvus des équipements pour pouvoir empêcher soit la propagation du son ou de la vibration à l'intérieur des demeures parce que le chemin de fer ne sera pas rendu plus silencieux par l'ajout de roues en caoutchouc ou d'autres mécanismes du genre.

2670

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Donc, je comprends que le développement immobilier ne serait pas votre premier choix.

2675

M. DANIEL DAGENAIS:

Non.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

2680

Manifestement. Alors, avec quel type de développement vous pourriez vivre...

M. DANIEL DAGENAIS:

2685

Eh bien, en fait...

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

2690

Ou cohabiter?

M. DANIEL DAGENAIS:

2695

En fait, je vais juste corriger, on n'est pas contre...

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Oui.

M. DANIEL DAGENAIS:

2700

Dans le sens de l'immobilier. Nous, notre préoccupation, c'est que si on amène des résidents qui seront appelés à dormir là, la nuit, ou si on amène un hôtel, eh bien, on peut s'imaginer qu'on a une attente de quiétude, la nuit, pour y dormir. Donc, il faudra songer sérieusement à la façon dont c'est construit.

2705

Mme CHRISTINE BEAULIEU:

Avec un enjeu de cohabitation, là, alors il faut être bien conscient... le port fait beaucoup d'efforts, là, ces dernières années et tout, mais on ne peut pas faire de miracle non plus.

2710

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

2715

Donc, ce ne serait pas facile de cohabiter avec des gens qui dorment autour, mais vous pourriez cohabiter avec...

M. DANIEL DAGENAI :

2720

Le commercial.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

2725

... le commercial, l'industriel, aussi.

M. DANIEL DAGENAI :

2730

À la limite le récréotouristique, aussi.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

2735

Oui, le touristique. D'accord. Une dernière question. Vous avez parlé de la piste cyclable sur Pierre-Dupuy et, si je me rappelle bien, la piste cyclable est sur une emprise qui vous appartient. Est-ce que c'est ça?

M. DANIEL DAGENAI :

2740

Il y a une partie de l'emprise qui nous appartient. Il y a une zone qui... oui, effectivement. Il y a une partie qui est, en fait, qui est rendue possible de faire la connexion grâce à une location de notre part pour la Ville, oui.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

2745

Et vous évoquez, dans votre document, à la page 4, que vous êtes en discussion avec la Ville pour l'entretien, et voir à la possibilité de, peut-être la déplacer. Si c'était déplacé, elle irait où?

2750

M. DANIEL DAGENAI :

2755

On laisse à la Ville de décider, bien entendu, mais vous savez, il y a, au-delà des discussions avec la Ville, je vous dirais qu'il y a aussi des conversations avec le pont Champlain, Jacques-Cartier, bien entendu, parce qu'il y a un souci d'arrimage avec le grand projet qu'eux, ils entendent réaliser le long des berges, qui amènerait aussi des cyclistes provenant de l'ouest le long de la berge. Ça fait que, donc, il y a un souci d'arrimage entre ces trois éléments-là : celui qui existe déjà, celui que la PGCCI propose d'amener et, naturellement, ce que la Ville aimerait faire avec la route verte en dessous de ce secteur-là. Ce qu'on aimerait, naturellement, c'est de rendre les cyclistes... améliorer la sécurité pour les cyclistes dans le secteur tout en s'assurant que, aussi, la circulation est possible.

2760

2765

Donc, il y a toutes sortes d'aménagements qui nous été proposées jusqu'à présent. Donc, la création d'un croisement sous l'autoroute, l'ajout de feux de signalisation, entre autres, qui forcerait l'arrêt des véhicules dans le secteur, littéralement. Donc, il y a toutes sortes d'aménagements qui nous ont été proposés jusqu'à date. Malheureusement, tous ces aménagements sont à l'extérieur de notre emprise. Ça fait que, donc, on a, à toutes fins pratiques, seulement qu'un pouvoir de consultation ou de suggestion. On n'a pas de pouvoir de décision.

2770

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

O.K. D'accord. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2775

Question?

M. DAVID HANNA, commissaire:

2780

Oui. Bon, juste pour enchaîner rapidement avec la question précédente. Combien de trains par jour sur cette voie qui se faufile entre le Silo numéro 5?

M. DANIEL DAGENAI :

2785

Donc, tous les jours, durant les heures de la nuit, aux petites heures de la nuit, il y a deux grands trains du CN, des trains intermodaux qui vont circuler.

M. DAVID HANNA, commissaire:

2790

Oui.

M. DANIEL DAGENAI :

2795

Par la suite, il y a essentiellement deux autres trains qui vont circuler avec des marchandises en vrac qui viennent de Pointe-Saint-Charles et de Saint-Lambert. Des fois, il peut y avoir jusqu'à quatre trains par jour par là. Et, en plus, l'Administration portuaire de Montréal amène aussi des trains dans le secteur pour aller au secteur Bickerdike. Ça, c'est de façon sporadique. On peut y aller peut-être trois à quatre fois par semaine. Ça fait que, donc, à tous les deux ou trois jours, on va circuler dans les deux sens. Donc, à chaque fois qu'on y va, on doit revenir, naturellement, dans les heures qui suivent.

2800

Et, finalement, il ne faut pas oublier, dans le secteur, ADM va recevoir des céréales, aussi, qui vont amener des trains qui ne viendront pas en dessous du pont Jacques-Cartier comme tel,

2805

mais qui vont faire quand même l'aller-retour dans le Vieux-Port et, naturellement, il y a Canada Maltage aussi. Ça fait que, donc, dans le secteur, advenant bon an mal an, ou, je vous dirais, en moyenne, là, je pourrais dire facilement il y a plus de 25 à 30 trains par semaine.

M. DAVID HANNA, commissaire:

2810

Et, si je comprends bien, les lignes directrices quant à, justement, au conflit dont nous parlons, il incombe, je crois, aux promoteurs, plutôt qu'aux ferroviaires, ou vous, de s'assurer qu'une ligne directrice de protection contre bruits et vibrations soit respectée, n'est-ce pas? Est-ce que je me trompe?

2815

M. DANIEL DAGENAI :

C'est ce que je comprends moi aussi, oui.

2820

M. DAVID HANNA, commissaire :

2825

Parfait. Ma deuxième question porte surtout sur l'ADM. Et, comme vous êtes fort au courant de leur projet maritime, nous étions surpris, commissaires, en regardant une carte de propriété, de découvrir que le bassin Pointe-du-Moulin, que vous ne possédiez pas les berges nord du bassin. Ce qui nous a grandement surpris. Et vous savez, bien sûr, que l'ADM souhaite avoir une tour de réception de leurs convoyeurs, leur bras maritime, et tout, et tout, et tout. Alors, notre question serait alors : comment comptez-vous faire pour cette installation importante compte tenu du fait que vous ne possédez plus ce côté des berges?

2830

M. DANIEL DAGENAI :

Donc, effectivement, dans le cas du secteur, ce qu'on aurait à faire, c'est une installation privée. Donc, il y aurait une entente, naturellement, avec la Société immobilière du Canada qui, elle, est propriétaire de la rive et de la berge, bien entendu. Ça fait que si ADM décide, un jour, de

2835 mettre une jante de chargement, ou d'aller chercher une tour pour aller faire le déchargement et la
réception, par exemple, de céréales provenant des Grands Lacs, avec des laquiers, elle aurait
d'abord et avant tout des discussions, je vous dirais, avec le propriétaire des lieux, donc la Société
immobilière du Canada pour faire ces installations-là.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2840

Donc...

M. DANIEL DAGENAI :

2845

Pas le port de Montréal comme tel.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2850

Donc, vous, en tant que port, vous ne comptez pas reprendre ce territoire-là pour votre
client.

M. DANIEL DAGENAI :

2855

Eh bien, dans ce cas-ci, ce serait une installation privée. Il en existe d'autres sur... dans le
territoire du port. Elles sont peut-être moins connues, par exemple, beaucoup plus loin vers l'est,
au-delà de Contrecoeur, il y a une installation, un quai pétrolier...

M. DAVID HANNA, commissaire :

2860

Oui.

M. DANIEL DAGENAI :

2865

Juste à côté des installations de tracé où Hydro-Québec avait jadis des installations de création d'électricité. Donc, il y a Kildare qui est là, c'est une installation en eaux portuaires, mais les installations qui sont là sont entièrement privées, propriété de Kildare. Est-ce qu'on a de la juridiction? Tout à fait. Les autres juridictions dans le secteur sont sous la juridiction du port de Montréal. Donc, l'accès maritime serait en fait contrôlé par l'Administration portuaire. Les règles qui dictent la conduite de ces activités-là de déchargement et de chargement seraient aussi sous l'Administration portuaire. En contrepartie, la propriété et le sol sur lequel reposeraient les équipements de chargement et de déchargement seraient privés, dans ce cas-ci, fort probablement la Société immobilière du Canada.

2870

2875

M. DAVID HANNA, commissaire :

O.K. Merci pour l'éclaircissement.

2880

LA PRÉSIDENTE :

Alors, il me reste à vous remercier de votre présentation et d'avoir répondu à nos questions. Merci beaucoup. Avant de conclure la séance de cet après-midi, je demanderais à la Ville si elle a des rectifications à faire. Non? Ça va? Merci beaucoup. Alors, donc, notre rencontre de cet après-midi est terminée. Après les séances d'audition, mes collègues et moi, de même que les analystes, commencerons à analyser l'information reçue, les opinions qui nous ont été communiquées, que ce soit par le biais des questionnaires, de l'atelier de concertation, les opinions en ligne, de vive voix, ou encore à l'aide de mémoires.

2885

2890

Le rapport de la Commission, comme je l'ai indiqué en début de cette séance, sera transmis par la Présidente de l'Office, aux élus municipaux, au début de la prochaine année et sera rendu public deux semaines plus tard.

2895

La Commission, je vous le rappelle, a un rôle consultatif : ce n'est pas l'Office qui prend les décisions concernant le projet sur lequel vous êtes consultés. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus municipaux.

2900

Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la Commission, madame la sténographe, les personnes qui sont chargées du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie aussi le représentant de la Ville.

2905

Au nom de la Commission, je tiens à exprimer aussi ma reconnaissance auprès de tous ceux et celles qui sont venus présenter un mémoire, qui ont pris la peine d'en rédiger un, de même que toutes les personnes qui se sont déplacées pour assister à cette rencontre.

Je veux saluer votre courtoisie et votre patience. I thank you for coming this afternoon and also for your courtesy and your patience.

2910

Alors, la prochaine séance d'audition des opinions aura lieu lundi après-midi au Centre Lorne à Pointe-Saint-Charles. Alors, il y a une séance qui débute à une heure l'après-midi qui se termine vers 5 heures et il y a une autre séance en soirée qui débutera de 7 heures à 10 heures ou 10 h 30, tout dépendant du temps qu'on prendra. Alors, je vous remercie et je vous souhaite une bonne fin de semaine. Have a nice week-end.

2915

AJOURNEMENT

* * *

2920

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

Cindy Lavertu