

Nous avons un mémoire qui nous sera présenté par monsieur Francis Lapierre, qui est un citoyen de la Ville de Montréal. Quand vous serez prêts. Merci.

FRANCIS LAPIERRE, citoyen

Bon, Francis Lapierre ! Moi, je fais partie de la coalition Climat Montréal. Je ne parle pas en leur nom, mais je suis d'abord intéressé au GES. Et puis, je me suis malheureusement éveillé tardivement, disons, au fait de l'importance du site de l'entrepôt du 1 Van Horne. Puis, malheureusement aussi, il y a un ressac environnemental de la part de nos gouvernements, ce qui ne facilite pas les choses.

Là, vous allez me dire c'est quoi le problème concernant les GES et puis l'entrepôt Van Horne, c'est quoi le lien? C'est que mon but final... C'est de remplacer la métropolitaine par un boulevard urbain avec tramway et pistes cyclables. Les adversaires à cette idée me disent finalement leur plus gros argument là-dedans, c'est de dire qu'on ne peut pas faire ça à cause du camionnage. Hors le camionnage, on peut s'en occuper. Il y a du camionnage externe, puis on peut faire une voie de contournement, par exemple de la 40 à Repentigny vers la 30 à Varennes, dans la Pointe Est de l'île. Donc ça, c'est possible pour le camionnage externe.

À ce moment-là, le camionnage va prendre la 30 et puis va revenir sur la 40, par la Rive Sud. Puis, on peut s'occuper aussi du camionnage à l'interne de la ville. Si vous connaissez le projet Colibri de la Ville de Montréal, qui a été repris par Purolator courrier, on s'aperçoit qu'il est possible de se débarrasser de camionnage. Comment? Par l'utilisation de vélos, cargos électriques.

Dans le projet Colibri, on prend d'abord des camions, on apporte la marchandise et ensuite, elles sont livrées par des vélos cargos à assistance électrique. Ok. Donc,

grâce à ça, on peut, à ce moment-là, réussir à se débarrasser de beaucoup de camionnage. Quand même. D'une certaine quantité de camionnage qui n'est pas suffisante, mais on peut aller plus loin. Comment? Par des tandems entre les trains de marchandises et puis les vélos-cargos à assistance électrique. Et c'est là que l'entrepôt Van Horne prend toute son importance.

C'est à qu'à ce moment-là, si on regarde la photo de l'entrepôt Van Horne, on voit que d'un côté, il y a le rail. Puis autrefois, la fonction d'origine de cet entrepôt-là, c'était de prendre les marchandises et puis de les envoyer. C'était en 1924, la création.

À ce moment-là, il y avait déjà des véhicules automobiles, mais peut-être qu'il y avait aussi des voitures à cheval. Je ne sais pas, je ne suis pas historien, mais peu importe.

Donc, moi, ce que je veux faire, c'est restaurer la fonction d'origine en prenant les marchandises qui viennent, je crois que c'est du CP, et puis de les transférer sur des vélos-cargos électriques pour faire la livraison dans tout un secteur qui s'étend sur 6 kilomètres de rayon. Ok?

Pour voir à quel point c'est une bonne idée, c'est qu'il faut revenir aux fondamentaux. À quoi sert un camion? À transporter des objets. Peut-on transporter des gens et des objets autrement qu'avec des autos et des camions? Certainement. Il y a plusieurs moyens, j'en ai identifié à peu près 16 ou 17. Pourrait-on réduire le besoin de camionnage au point de se débarrasser de l'autoroute? Moi, je dis que certainement, on pourrait faire ça, mais il faudrait prendre des mesures énergiques avec des tandems, avec les trains de marchandises, mais aussi avec les bateaux, peut-être même avec des avions légers, les ULM Cargo, il y aurait différents moyens de faire en sorte de pouvoir livrer de la marchandise autrement que par camion.

Là, on est dans le mode mono-camion, mais là, il faut passer au mode multi. L'entrepôt Van Horne est tout désigné pour pouvoir se débarrasser d'une bonne partie du camionnage à Montréal grâce au Tandem vélo cargo et train de marchandises.

On voit ici une carte de l'Île-de-Montréal où je représente l'entrepôt Van Horne. Le 1 Van Horne est indiqué. C'est petit, c'est un petit point, mais je l'ai mis en majuscule Van Horne. Puis, on a un rayon autour de 6 kilomètres. À ce moment-là, on pourrait livrer en vélo-cargo électrique dans ce secteur approximatif-là. La même chose pour Cavendish-Cavendish. C'est actuellement dans l'ouest de Montréal Il y a un point de jonction pour le tri des marchandises par train qui se fait dans Ville Saint-Laurent, le CN ou le CP, puis au niveau de Côte-Saint-Luc, le CN ou le CP. Je me mélange toujours pour savoir lequel est le CP, lequel est le CN. Il y a un point de jonction qui, actuellement, Cavendish est fermé, c'est-à-dire qu'elle ne communique pas à ce point-là. Mais quand on va rouvrir Cavendish, Puis à ce moment-là, on pourrait penser à mettre, par exemple, un tramway sur Cavendish, on pourrait aussi, et c'est une très bonne idée, de mettre un centre de distribution par vélo-cargo.

Ce serait idéal On prendrait les marchandises à la fois du CN et du CP. On les mettrait sur les vélos cargos électriques, mais on pourrait distribuer partout dans ce secteur-là de 6 kilomètres autour. Ok. Donc, avec environ cinq points comme ça de distribution entre les marchandises par train et le vélo cargo électrique, on pourrait couvrir toute l'Île-de-Montréal.

Donc, Mon but, c'est de réduire le camionnage au point que ce soit une évidence qu'à un moment donné, on puisse se débarrasser de la métropolitaine. À ce moment-là, le 1 Van Horne est essentiel à cette fonction-là, parce que je n'en ai pas vu. Moi, je n'ai pas toutes les connaissances fines des trains de marchandises où est-ce qu'il pourrait y

avoir des transbordements de ce niveau-là, mais le seul que j'ai vu ici dans le coin qui serait parfait, c'est Van Horne. C'est le 1 Van Horne, puis l'autre, c'est Cavendish. Il faudrait préserver cette fonction-là. Ce serait absolument essentiel pour la transition socio-écologique pour Montréal. Donc, je plaide pour qu'on garde cette fonction-là. Je n'ai rien contre l'hôtellerie, je n'ai rien contre les ateliers d'artistes, mais je voudrais que cette fonction-là soit gardée. Je ne suis pas spécialiste, je ne sais pas combien d'espaces ça prendrait dans le bâtiment pour prévoir cette fonction-là, mais je voudrais que ce soit préservé. Ce serait pour moi très important.

Une fois que j'ai dit ça, il pourrait y avoir différents tandems entre les vélos-cargos et différents moyens de transport. Le camion, comme dans le projet Colibri de la Ville de Montréal, qui a été repris par Purolator Courrier, par les trains de marchandises, c'est ce que je viens d'expliquer avec Cavendish-Cavendish et le 1 Van Horne, par bateau-cargo. Il y aurait moyen, par exemple, si on revient à la slide précédente, voyons.

LE PRÉSIDENT

On va conclure en deux minutes.

FRANCIS LAPIERRE, citoyen

Deux minutes? Ok. Si on regarde le fleuve, on pourrait aussi, entre Ville Saint-Laurent et Anjou, on pourrait prévoir de faire du cabotage au niveau fluvial pour encore là pouvoir distribuer par la rive, par vélo-cargo électrique.

Si, par exemple, l'air est de 6 kilomètres de rayon, mais supposons que pour des raisons d'optimisation, 6 kilomètres, ce serait trop large. À ce moment-là, peut-être on pourrait mettre 5 kilomètres, mais à ce moment-là, on pourrait faire les bordures avec le fleuve puis avec la rivière des Prairies. À ce moment-là, ce serait une autre façon de livrer sans utiliser le camion. Ensuite, on peut par bateau-cargo. Bateau-trolley, ça, c'est quelque chose qui existait auparavant. C'était par les canaux, par un fil électrique, un peu comme les tramways, il y a un pantenne, mais par exemple, dans le canal Lachine, on pourrait utiliser ça. Ils pourraient aussi utiliser les métro cargos et vélo cargos, tram cargos quand il y en aura et vélo cargos, ULM cargos, le cabotage aérien. Donc, prendre par exemple de Dorval jusqu'à Saint-Hubert, faire voyager des ultralégers motorisés, puis faire avec de la livraison après ça en vélo-cargo. Téléphérique-cargo.

LE PRÉSIDENT

Conclusion.

FRANCIS LAPIERRE, citoyen

Oui, OK. Donc, rapidement. On pourrait aussi l'hiver utiliser des aéroglisseurs, motoneige électrique ou même à la rigueur, traîneau à chien. Des autres moyens possibles, c'est des ballons dirigeables pour des marchandises extrêmement lourdes. Ensuite, on pourrait utiliser aussi des animaux, mulets, poneys, pour faire ça.

Puis, au niveau du high tech, on peut prendre des robots autonomes, des drones. Le Japon, entre Tokyo et Osaka, ont un projet de convoyeur géant. Pourquoi? Parce qu'ils se sont aperçus qu'il n'y aurait pas de main d'œuvre suffisante pour transporter les marchandises étant donné qu'ils n'ont pas d'immigration comme ici.

Puis, il y a aussi le projet de cargos souterrains en Suisse, c'est la ville de Zurich, qui est une autre ville à un nom imprononçable, que je ne tenterai pas de prononcer. Donc, qui font des trous comme des métros, mais simplement pour transporter les marchandises.

LE PRÉSIDENT

C'est bien. Je vais devoir vous interrompre. Vous avez débordé. On va quand même garder un peu de temps pour les questions. La période de questions va être un peu raccourcie pour respecter l'horaire. Donc, je me tourne vers ma collègue.

MARIE CLAUDE MASSICOTTE, commissaire

Merci pour votre présentation. Votre projet au niveau des vélos cargos avec le projet actuel qui est présenté par le promoteur, comment il peut s'inscrire dans ce projet-là?

FRANCIS LAPIERRE, citoyen

C'est ça. Je n'ai pas eu le temps, malheureusement. J'ai fait ça un peu à la dernière minute. Je me suis réveillé un peu tardivement. Je ne sais pas comment faire la jonction entre mon projet et celui du promoteur.

Il faudrait réserver des espaces au niveau du rez-de-chaussée, là où les marchandises sont prises de la part du chemin de fer, puis trouver un moyen de transborder pour les vélos-cargos vers la rue.

Je n'ai pas travaillé cet aspect-là. Je ne sais pas exactement comment on pourrait faire la jonction entre les deux projets. Mais, il faudrait réserver des espaces et puis faire en sorte que la fonction soit préservée. Ce serait important.

HABIB EL-HAGE, commissaire

Rapidement, merci pour votre présentation. La question est de savoir... Vous avez énuméré beaucoup de projets d'innovation qui sont super intéressants. Même, vous vous êtes appuyé sur ce qui se passe à l'étranger. La question est de savoir qui peut porter ces projets-là?

FRANCIS LAPIERRE, citoyen

C'est ça. Moi, je suis simplement un idéateur, quelqu'un qui s'intéresse à l'urbanisme. Donc, je n'ai pas les capacités, je n'ai pas les budgets, je n'ai pas les gens pour m'aider, m'appuyer pour faire ce genre de choses-là. Mais il existe des organismes à Montréal qui s'occupent d'environnement.

Par exemple, ceux qui ont été impliqués dans le projet de la Ville de Montréal, Colibri ou d'autres, pourraient s'intéresser à ça, puis à dire qu'effectivement, si on réussit à réduire le camionnage, on va pouvoir avoir une ville beaucoup plus intéressante qu'étouffée, parce que là, on a une véritable épidémie de camionnage. Tout le monde se met à livrer par petit camion. Il faut arrêter ça. Il faut trouver moyen de livrer autrement. Évidemment, On ne peut pas tout livrer par vélo-cargo électrique. C'est pour les objets qui sont de taille moyenne à petite.

Donc, pour le reste, il faudrait avoir des centres de transbordement sur petits camions électriques. Effectivement, on ne peut pas se débarrasser de tout, mais les grosses vannes passées par la métropolitaine, c'est horrible. Il faudrait arrêter ça.

LE PRÉSIDENT

Je vous remercie beaucoup d'avoir porté ça à notre attention. En fait, c'est un problème réel, c'est un problème qui croît. Je vous remercie de l'avoir porté à notre attention. Merci beaucoup.