

695 Et finalement, je conclurais en disant que le mouvement citoyen alentour de ce dossier-là m'a beaucoup épaté, m'a beaucoup stimulé. Je l'ai salué d'ailleurs à l'Assemblée nationale avec une déclaration. Et je pense qu'il va continuer à contribuer à l'élaboration des projets, peu importe quelle sera l'issue notamment, du litige judiciaire de la consultation et de la suite des choses.

700 Et je pense qu'on a donc devant nous une occasion incroyable de repenser et de revaloriser cette participation citoyenne pour qu'elle soit au coeur de notre développement économique.

705 Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

710 Alors, je vous remercie beaucoup. Votre exposé était très complet. Alors, on n'a pas de questions. Alors, merci pour la présentation et puis pour votre mémoire que nous avons en main.

**M. ALEXANDRE LEDUC :**

715 Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

720 Alors, maintenant j'appellerais messieurs Dagenais, Brassard et madame Beaulieu du Port de Montréal. Bonsoir, c'est à vous.

**Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

725           Merci. Alors, je suis Christine Beaulieu. Je suis Chef relations avec les communautés à l'administration portuaire de Montréal. Alors, je suis accompagnée de Daniel Dagenais qui est vice-président aux opérations et Hugo Brassard qu'on a réinvité de nouveau, parce qu'il avait bien fait ça à la séance d'information. Alors, c'est notre ingénieur à l'équipe d'infrastructure et responsable du dossier, le chargé de projet du lien routier.

730           Alors, d'abord j'aimerais remercier les commissaires et l'OCPM de nous accueillir dans le cadre de la consultation publique sur le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe. Alors, c'est dans une perspective de saine cohabitation que le port de Montréal désire via cette consultation partager son point de vue quant à la réalisation d'un nouveau lien routier, soit un viaduc à l'est du viaduc ferroviaire du CN et à y présenter les raisons le soutenant.

735           Juste une brève présentation du port de Montréal. Je pense, tout le monde connaît le port, ça va de soi. Mais tout d'abord on peut qualifier le port de Montréal d'un port citoyen. En effet, on juge vraiment très importantes les consultations publiques, de participer à ces consultations publiques comme à l'OCPM et l'institut du Nouveau-monde par exemple, et aussi nous avons notre propre processus de consultation publique en amont de la réalisation des projets. C'est ce qu'on va faire dans le cadre du lien routier éventuellement aussi, très prochainement.

740           Alors, nous croyons à l'ouverture vers la collectivité et à l'importance d'un dialogue franc et transparent avec l'ensemble des parties prenantes. Il y a plusieurs initiatives aussi qu'on fait en matière de développement durable. Je vais vous en parler un petit peu plus tard.

745           On va juste revenir au niveau de la gestion des nuisances. Parce qu'il en est question dans le cadre du document de consultation. Alors, juste vous mentionner que le port de Montréal a son propre système de gestion de plaintes. Alors, le centre de contrôle qui est ouvert 24 heures sur 24 naturellement au port reçoit des appels des citoyens qui sont témoins de certaines nuisances qui peuvent provenir du port de Montréal. Alors, à ce moment-là il y a un inspecteur qui est envoyé sur les lieux. Il y a un suivi aussi qui est fait auprès des plaignants pour leur faire un retour à savoir si la source provenait vraiment du port et s'il y a des mesures qui ont été prises.

755            Alors, par exemple il y a un enjeu qui a été réglé dans le passé en 2018. Il y avait des alarmes de recul qui étaient au terminal Viau sur certains équipements au Terminal Racine. Et à la suite des plaintes, le problème a été réglé avec les opérateurs des terminaux et des alarmes de bruit blanc qui ont été installés justement sur les différents équipements, qui ont fait en sorte que les plaintes ont diminué énormément dans le secteur.

760            Au niveau de nos initiatives en développement durable, juste très rapidement. Depuis 2010 le port a une politique en développement durable, parce que le port aussi intègre des pratiques de développement durable dans ses opérations. Par exemple, juste en matière environnementale, le port est membre fondateur de l'Alliance verte qui est un programme  
765            environnemental de l'industrie maritime. Et le port a décroché en 2018 la toute première place parmi les 38 administrations portuaires participantes.

               Puis aussi d'autres mesures qu'on a faites, mais ça, je vais vous référer à notre rapport de développement durable qu'on retrouve sur notre site Internet, naturellement.

770            Vous savez, le port de Montréal, on l'a mentionné plus tôt aussi c'est un moteur économique important. Vous voyez les retombées à l'écran. On est le deuxième plus important port au Canada et le seul port à conteneurs au Québec. Et en 2018 nous avons obtenu une  
775            année record en matière de volume de marchandises manutentionnées pour une cinquième année consécutive.

               Alors, je vais céder la parole pour ce qui est du lien routier à monsieur Daniel Dagenais.

**M. DANIEL DAGENAI :**

780            Bonsoir. Donc, dans cette deuxième partie de la présentation, ce qu'on veut démontrer c'est l'importance d'améliorer les accès routiers et l'accès routier par la construction d'un viaduc pour améliorer la mobilité des marchandises, retirer le trafic portuaire de la rue Notre-Dame et par ce fait même désengorger celle-ci des camions poids lourds.

785

On revient rapidement sur une trame un peu historique; trois dates importantes dans le cadre de ce projet-là. Dès 2013 l'APM signifiait et soulignait l'importance de réaliser le projet de lien routier lorsqu'il y a eu une signature d'un cadre de collaboration entre le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, et le port de Montréal en était en fait, si on veut grandement bénéficiaire. Parce que ce qu'on visait par ça, c'est essentiellement l'amélioration des accès au port.

790

795

En 2015, le gouvernement du Canada annonçait aussi un projet d'optimisation et une contribution financière à l'APM pour construire un viaduc au-dessus d'un lien routier au-dessus de la rue Notre-Dame pour faciliter et se raccorder à ce prolongement. Et de plus, plus récemment en 2018 encore une fois le gouvernement fédéral accordait une subvention à la Ville de Montréal cette fois-ci, dans le cadre d'une demande qu'ils avaient faite pour le prolongement du boulevard de l'Assomption encore une fois avec l'objectif dans une perspective d'améliorer les accès au port de Montréal.

800

Ça fait que pour nous, c'est trois éléments qui confirment un peu une priorisation par plusieurs partenaires puis plusieurs joueurs importants dans le secteur.

805

Alors, pourquoi on recherche encore une amélioration des accès alors qu'on en a déjà. Pourquoi recherche-t-on un nouveau lien routier pour les camions à l'entrée du port de Montréal? Bien, c'est essentiellement pour accroître la mobilité des marchandises autour et vers le port de Montréal.

810

Alors, ce qu'il faut comprendre essentiellement c'est que les installations sur l'île de Montréal vraisemblablement atteindront une pleine capacité vers 2024. Et c'est encore plus important parce qu'en fait notre taux de croissance c'est le double de ce qui a été prévu au cours des dernières années. Donc, on ne marche pas vers une pleine croissance, littéralement on y court.

815           Aujourd'hui, plus de 2 500 camions visitent nos installations sur une base quotidienne. C'est des pointes de véhicules, de passage de véhicules. Lorsqu'on atteindra pleine capacité en 2024 on estime que plus de 3 900 camions visiteront nos installations à ce moment. La création d'un nouveau lien routier au-dessus de la rue Notre-Dame dans l'axe de l'Assomption vers la rue Souigny, essentiellement, permettrait à plus de 1 700 camions sur des périodes de

820           pointe en 2024 à accéder à ce secteur. Un statu quo voudrait dire que c'est 1 700 camions qui sortiraient sur la rue Notre-Dame essentiellement.

              Alors, pour atteindre ces objectifs, le port de Montréal souhaite d'abord et avant tout et a retenu le lien, la création d'un lien routier en viaduc au-dessus de la rue Notre-Dame et de

825           son propre réseau ferroviaire à l'est du viaduc ferroviaire. Selon nous, c'est un choix judicieux puisqu'il permettra d'améliorer la fluidité vers le port de Montréal.

              Alors, quelques avantages de ce projet de viaduc qu'on a énumérés sur la diapositive qui est à l'écran. Donc, essentiellement ça permet une meilleure intégration aux scénarios qui

830           sont proposés par le MTQ et la Ville de Montréal, dans un premier temps.

              Ça permet d'enjamber le réseau ferroviaire et la rue Notre-Dame de sorte à éliminer les entraves que le trafic ferroviaire pourrait occasionner aux camions, mais aussi que les camions imposeraient aux véhicules de transit sur la rue Notre-Dame. En retirant ses camions

835           de la rue Notre-Dame, naturellement on profite, on fait profiter la rue Notre-Dame d'une meilleure fluidité et un allègement du trafic. Ce qui permettrait peut-être d'ajouter entre autres du transport de masse pour des passagers. On évite aussi à travers ce choix-là de perturber les utilités publiques lorsqu'on ferait une construction en sous-terrain.

              Alors, pour nous c'est une solution qui a plusieurs avantages dont entre autres la possibilité d'avoir un concept respectueux pour la communauté avoisinante et un apaisement possible dans le secteur.

              Parallèlement à une réflexion sur le projet de viaduc, d'autres scénarios ont aussi été

845           proposés, entendus et la plupart d'entre eux ont été en grande partie étudiés. Certains avaient

l'avantage certes d'éloigner le viaduc et possiblement d'adresser l'enjeu de nuisance lié au bruit, mais une analyse sommaire nous a permis, malheureusement de ne pas en retenir beaucoup ou peu parmi ces scénarios.

850           Entre autres certains exigeaient l'expropriation de commerces dans le secteur de la rue Notre-Dame et des deux axes routiers qui avaient été visés. Il y avait aussi la fermeture entière ou partielle ou des déviations majeures sur la rue Notre-Dame pendant la construction. Ce qui faisait en sorte que ça ne rendait pas la circulation possible en transit dans le secteur pendant de longues périodes de temps.

855           Il y aurait aussi des déplacements d'infrastructures majeures d'utilités publiques, sanitaires ou d'assainissement des eaux ou des entraves majeures à celle-ci. Et finalement, certains concepts giratoires donnaient de mauvais ou très peu d'avantages en termes de fluidité locale.

860           Ça fait que donc, tous les éléments de carrefour giratoire étaient moins intéressants pour nous.

865           Ce que l'on fait en ce moment. Bien, essentiellement on procède à une évaluation des effets environnementaux du projet, de la solution qu'on a retenue et on analyse essentiellement les bénéfices pour la qualité de l'air et les impacts sur la poussière et les contaminants, les impacts visuels et l'éclairage ou la pollution lumineuse. En fait, aussi on mesure bien entendu et on est en train de modéliser tous les impacts en termes de milieu sonore bien entendu, et la circulation. Donc, les bénéfices à la fois pour la population, mais 870 pour l'APM, pour le port de Montréal.

Parallèlement on fait aussi un programme de suivi et de surveillance qui viendra confirmer les résultats de nos anticipés lors de l'étude d'impact environnemental.

875           Lorsque les études seront avancées, nous les présenterons dans le cadre d'une rencontre avec la population à laquelle les citoyens seront conviés à venir en discuter avec

nous. D'ailleurs, à la diapo 13 essentiellement l'échéancier des activités importantes et des jalons importants dans le cadre de la réalisation de ce projet.

880 Il y aura une rencontre, les citoyens seront conviés à une rencontre d'ici la fin de l'été  
2019. Il y aura une finalisation de l'évaluation d'impact environnemental d'ici la fin de l'été  
2019; terminer le concept en 2019; procéder à un appel d'offre 2020 et débiter les travaux  
885 possiblement en printemps 2020 si c'est possible, avec une durée des travaux d'à peu près  
deux ans et une mise en service par la suite de façon cohérente avec le calendrier de  
réalisation du ministère des Transports du Québec et de la Ville de Montréal.

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vais être obligée de vous demander de...

890

**M. DANIEL DAGENAI :**

Oui. Ça fait que donc, on est d'accord avec le concept d'écoparc, naturellement.  
Pourquoi? Parce que l'administration portuaire partage la vision dans le secteur de l'écoparc  
895 industriel. Parce que nous croyons aussi, tel que décrit dans les documents, parce que nous  
croyons que des entreprises dynamiques, soucieuses de leur milieu d'accueil et engagées  
dans une démarche de gestion durable et de partenariat doivent venir s'établir autour de chez  
nous et on est particulièrement intéressé, naturellement à l'arrivée d'un partenaire ou d'un  
nouveau partenaire de la chaîne logistique.

900

Finalement, je vais terminer en disant que l'équipe de l'administration portuaire  
demeure à l'écoute et à la disposition des intervenants dans le dossier pour toutes questions  
possibles sur le dossier et naturellement, on vous remercie ce soir pour nous avoir donné un  
905 peu de temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

910 Merci. Alors, juste, premièrement une petite question de précision. Vous l'avez montré sur une de vos diapositives puis on l'a à la page 6 de votre mémoire. Vous parlez que le camionnage va continuer à augmenter probablement jusque vers 3 500 camions à peu près par jour, mais vous ne précisez pas trop, trop où dans le port. Parce que vous nous dites que le viaduc va pouvoir supporter 1 700 camions. Ça veut dire qu'on reste quand même à 2 500 sur Notre-Dame?

915 **M. DANIEL DAGENAI :**

920 Oui. Il faut comprendre qu'il y a un flot de circulation qui a été en fait élaboré depuis déjà plus de 15 ans, où est-ce que les camions essentiellement entrent au port de Montréal par l'axe de l'autoroute 25 sur la rue de Boucherville. Ça fait que donc, dans une perspective où il y aura un viaduc, puis le viaduc servira principalement comme sortie du port de Montréal. Donc, une partie des camions qui sont en ce moment dans les terminaux de Racine et Cast, et Viau pardon, Racine et Viau complètement dans l'ouest vont principalement sortir par la rue Viau et le nouveau viaduc à ce moment-là. Ça fait que donc, c'est ces camions-là. C'est de boucler la boucle qu'on désire faire premièrement et avant tout.

925 Je m'excuse, je vous ai peut-être...

**LA PRÉSIDENTE :**

930 Non. C'est juste parce que dans votre diapositive vous dites : « En ce moment il y a 2 500 camions par jour. On va monter à 3 900 puis il y en a 1 700 qui vont sur le viaduc. » Donc, on reste à 2 500 par jour sur le réseau routier normal?

935 **M. DANIEL DAGENAI :**



Les 2 500 camions vont... en fait, au total il y a 3 900 camions qui vont venir au port de Montréal. Il y en a une partie qui sont dans l'ouest, dans le secteur complètement de Baker Lake...

940 **LA PRÉSIDENTE :**

... ça fait que le 3 900 comprend Baker Lke?

945 **M. DANIEL DAGENAI :**

Oui, tout à fait. Donc, c'est l'ensemble des installations qui reçoit les 3 900 camions. Maintenant, combien de camions à conteneur vont aller vers les quatre terminaux à conteneur dans un premier temps. On en déjà plus de 2 000, on en a à peu près 1 700 en ce moment. On pense que ça va monter à plus de 2 500 jusqu'à 2 800 camions par jour dans les grosses pointes pour venir chez nous. Et de ces 2 700, il y en a plus de 1 700 qui vont quitter le port par le nouvel axe routier et il y en a 1 100 qui vont quitter le port par l'axe Curatteau, vers l'autoroute 25, deux sorties.

955

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et puis le viaduc projeté ce n'est qu'une sortie ou c'est à deux sens, il y a sortie et entrée?

960

**M. DANIEL DAGENAI :**

C'est à deux sens, mais la plupart des transactions vont commencer d'abord et avant tout par de Boucherville. L'entrée pour le viaduc va servir principalement pour les terminaux à vrac qui sont dans le secteur et les céréales. Donc, Vitérra, Lantic va probablement, des

965

camions de Lantic qui roulent sur la rue Notre-Dame aujourd'hui vont fort probablement utiliser Souigny et cet axe routier-là plutôt que de prendre la rue Notre-Dame. Ils vont opter pour se servir du réseau du port à la place.

970 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

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

J'aimerais juste poursuivre cette question-là parce que c'est vraiment critique. Donc, vous dites que ce nouveau pont et donc l'axe qui mène vers Souigny est surtout pour une sortie de camion puisque l'entrée est plutôt sur de Boucherville. C'est bien ça?

980 **M. DANIEL DAGENAI :**

C'est bien ça.

985

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Donc, les 1 700 camions, grosse partie de 1 700 sont des camions sortants?

990 **M. DANIEL DAGENAI :**

Oui.

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

Mais vous dites qu'il y a quand même des camions qui vont entrer. Est-ce qu'on connaît une proportion à peu près et de quel type. Est-ce que vous pouvez préciser?

**M. DANIEL DAGENAIS :**

1000

Donc, une partie des camions qui vont entrer sur cet axe routier là, ce viaduc-là vont se diriger vers d'autres installations au port qui sont attenantes au service conteneurisé. Donc, il y a Lantic qui reçoit des camions en ce moment qui roulent sur la rue Notre-Dame. Il est à prévoir que les camions de Lantic vont passer utiliser ce viaduc-là et utiliser en fait l'avenue Souigny, descendre vers le sud dans l'axe de l'Assomption pour s'engager sur notre viaduc pour venir directement sur le port en évitant de rouler sur la rue Notre-Dame complètement, de l'est vers l'ouest.

1005

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

1010

Donc, c'est juste du vrac?

**M. DANIEL DAGENAIS :**

1015

Principalement du vrac, oui.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Et vous avez un chiffre approximatif du nombre de camions?

1020

**M. DANIEL DAGENAIS :**

Bien, il y a des pointes à l'automne où il y a plus de 250 camions de céréale qui viennent quotidiennement chez nous et il y a à peu près une cinquantaine de camions pour Lantic à tous les jours. Donc, c'est dur pour moi d'établir exactement, parce que ça dépend toujours de l'origine et de la destination pour ces marchandises-là. Si c'est des confiseries

1025

situées dans l'ouest de Montréal, fort à parier que les camions vont tout simplement passer par la rue Notre-Dame et le tunnel Ville-Marie. En contrepartie, s'ils arrivent de la Rive-Sud ou ils arrivent du nord, admettons de l'autoroute 40 à travers, disons Mirabel, bien il est fort à parier qu'ils descendent au port de Montréal à travers l'autoroute 25.

1030

Ça fait que tout dépendant de l'origine et la destination.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

1035

O.K. Ça clarifie beaucoup. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1040

Moi je voulais revenir sur le comité de bon voisinage. Dans le document vous nous parlez d'un comité qui a été mis sur pied et puis des efforts de verdissement. Est-ce que vous pouvez nous en dire un peu plus sur ce qui a été fait et ce qui est projeté à être fait justement en bon voisinage et en verdissement à court terme?

1045

**Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

1050

Oui. Alors, en matière de verdissement, en 2018 il y a une annonce, le port de Montréal et les membres du comité Leader en verdissement de Montréal se sont engagés à planter 2 000 arbres sur cinq ans. On a un comité, comme vous avez mentionné, de bon voisinage.

1055

Alors, il y a 17 membres qui sont sur ce comité autant les organismes communautaires, les représentants de la ville, des opérateurs des terminaux et on se rencontre deux fois par année. Et il y a un groupe de travail qui vient d'être formé, qui émane

de ce comité de bon voisinage afin d'améliorer l'interface ville port sur, enfin ce qu'on souhaite éventuellement sur toute l'interface ville port, mais on doit commencer par un secteur. Alors, on a ciblé le secteur Mercier-Est pour le moment.

1060 Mais graduellement c'est quelque chose qu'on veut faire aussi éventuellement. Bon, on parle, justement ça a été souligné beaucoup, de l'accès au fleuve. Bon, c'est sûr il y a des raisons de sécurité, il y a des opérations, il y a des voies ferrées. Alors, c'est sûr qu'on ne peut pas donner accès à nos quais, mais on est en train de développer un projet de point d'observation à certains endroits le long de nos installations pour donner une certaine vue sur  
1065 nos opérations, sur le port, mais également dans la mesure du possible sur le fleuve, entre autres pour démystifier nos opérations.

Alors, il y a certains projets et plusieurs autres projets qu'on a. Mais entre autres c'est ce qu'on a pour le moment à plus court terme.

1070

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1075

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

Bonsoir. Je vais vous demander de faire un petit peu de prospective. On est dans une vision, alors on essaie de se placer dans 10 ans d'ici. Au-delà de la question du viaduc dont on vient de discuter, et eu égard aux interactions entre le port de Montréal et la zone concernée, qu'est-ce qui, dans vos activités ou dans la façon d'exercer vos activités, aura changé dans 10  
1080 ans? Je fais référence par exemple aux évolutions technologiques, et cetera, et cetera.

1085

**M. DANIEL DAGENAI :**

1090 Beaucoup, beaucoup de choses vont changer. Les clients aujourd'hui exigent non seulement du juste à temps, mais de la prévisibilité. Ils exigent de la prévisibilité, ils exigent aussi de la transparence, être capable de voir ce qui se passe dans nos opérations et de ne pas perdre de temps. Donc, une réduction d'une perte de temps et c'est aussi pour nous une amélioration de la qualité de l'air. Parce qu'un camion qui passe moins de temps chez nous brûle moins de carburant chez nous et émet moins de gaz à effet de serre. Ça fait que donc, on travaille beaucoup sur la question de s'assurer que les camions se présentent chez nous lorsqu'ils sont requis et lorsqu'on les attend.

1095 Ça fait que donc, il y a un effort en ce moment à travers différentes applications disponibles en lignes pour permettre aux camionneurs d'utiliser des plages horaires à faible achalandage de sorte à passer le moins de temps possible chez nous. Et naturellement, de réduire les lignes d'attente et de réduire les temps d'attente chez nous dans un avenir très proche, et on ne parle pas de science-fiction, mais on parle bien en dedans des 10 prochaines années dont vous mentionnez.

1105 Bien, il va se passer une autre évolution où essentiellement les camions, les conteneurs vont être mis à la disposition des camions au fur et à mesure qu'ils vont arriver. Et on va être véritablement capable de les marier beaucoup plus facilement. Parce qu'on va être capable de leur permettre de prendre des réservations et nous, en contrepartie nos opérateurs de terminaux vont être capables de les rendre disponibles et leur permettre d'optimiser leurs opérations de cueillette et de livraison d'un conteneur.

1110 Ça fait que ça, c'est dans un, je vous dirais dans un premier temps. Dans un deuxième temps ce qui risque d'arriver aussi c'est l'avènement d'utilisation d'énergie propre pour déplacer, étirer ces charges-là. Déjà aujourd'hui le port de Montréal s'affère à amener de l'électrification des quais pour permettre aux navires de fermer leur moteur pendant qu'ils sont à quai et d'utiliser l'hydroélectricité.

1115 Dans un deuxième temps, on a commencé, on est le premier port au Canada à permettre l'avitaillement des navires au GNL aussi, qui a une empreinte de carbone et une

1120 empreinte fossile moins grande que l'utilisation des diesels. Et on se fait déjà poser des questions sur comment on va accommoder des camions au gaz, au gaz naturel comprimé, au CGL. Donc, on voit déjà un avènement, une migration vers d'autres types de camions, dont entre autres le camion électrique.

1125 On a vu encore la semaine dernière le CN fait un banc d'essai avec un fabricant de véhicules électriques pour faire la cueillette et la livraison. Ça fait que dans un avenir assez rapproché, ce qu'on va voir c'est l'avènement d'un nouveau type de tracteur, un nouveau type de semi-remorque qui va être essentiellement carbo-responsable, zéro émission.

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

1130 Une toute petite précision, je veux être certain que j'ai bien compris. Vous dites que ce qu'on prévoit c'est qu'il y aura moins de temps entre la sortie du conteneur du bateau puis son embarquement sur le camion. Est-ce que je déduis de ça qu'il y aura une baisse dans l'entreposage, vous prévoyez une baisse dans l'entreposage des conteneurs sur le port et autour du port?

1135 **M. DANIEL DAGENAI :**

1140 Oui, c'est bien ça, Monsieur Boucher. L'objectif c'est d'améliorer la productivité dans un continuum d'amélioration continue. Ça fait qu'effectivement, c'est de réduire le temps de séjour des conteneurs. Ils séjournent déjà en moyenne un peu moins aux alentours de sept jours, chaque conteneur. Donc, quand vous passez devant le port tous les jours les conteneurs semblent être tout le temps les mêmes, mais dites-vous que ce n'est jamais les mêmes. Les conteneurs à l'importation passent en moyenne entre quatre à cinq jours chez nous, à l'exportation entre sept et huit jours. Donc, tous ces conteneurs-là sont constamment en train d'être déplacés et repositionnés, soit vers un navire ou soit vers des centres de distribution pour ultimement se ramasser sur des tablettes dans des magasins et dans nos  
1145 maisons.

Ça fait que donc, c'est constamment une quête de vouloir en fait créer ce mariage parfait entre l'arrivée du conteneur et le prochain mode de transport.

1150

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

Merci.

1155

**M. DANIEL DAGENAIS :**

Bienvenue.

1160

**LA PRÉSIDENTE :**

On vous remercie. On pourrait continuer, parce qu'il y a pas mal de questions, c'est toujours très intéressant. Mais on a plein de gens à entendre encore ce soir. Donc, on vous remercie pour votre présentation.

1165

On va rester un peu dans la même thématique du déplacement de marchandise et de la logistique. Nous avons avec nous quelqu'un de Cargo M, Mathieu Charbonneau. Bonsoir. Installez-vous.

1170

**M. MATHIEU CHARBONNEAU :**

Bonsoir. Merci, Madame la présidente, merci, Messieurs les commissaires. Donc, merci de donner le temps à la grappe Cargo M de présenter. Donc, nous étions présents bien sûr historiquement dans le projet depuis quelques années. Nous étions ici à la consultation aussi. Nous avons déposé un mémoire et je suis ici aussi ce soir pour présenter le mémoire.

1175