

M. YVES PROVENCHER :

1325

Bien, c'est sûr que l'idée principale, c'est pour réduire les îlots de chaleur. Donc on passe par-dessus les voies ferrées, c'est un îlot de chaleur déjà. Si on veut que les gens aillent de manière confortable, ça doit être verdi. C'est sûr que l'idéal, si on veut vraiment rêver, ça serait vraiment super que la biodiversité puisse aussi passer sur ce pont-là, mais, bon, on n'est pas en contact avec le budget ou la possibilité.

1330

M. DAVID HANNA, commissaire :

O.K. Merci beaucoup de votre contribution.

1335

LA PRÉSIDENTE :

Alors je vous remercie beaucoup, Monsieur Cloutier et Monsieur Provencher. J'inviterais maintenant Hélène Doyon et monsieur Philippe Pomerleau, s'il vous plaît. Bonsoir!

1340

M. PHILIPPE POMERLEAU :

Bonjour, Madame la présidente! Bonjour, Monsieur et Madame les commissaires. Je me présente, Philippe Pomerleau, directeur régional des opérations d'ADM Agri-Industries, mieux connue à Montréal sous l'enseigne Five Roses au-dessus des moulins à farine.

1345

ADM Agri-Industries est une division de *Archer Daniels Midland* qui œuvre depuis plus de 100 ans dans le secteur de la Pointe-du-Moulin ou qui opère un site depuis plus de 100 ans. Sont présents avec moi Hélène Doyon, urbaniste et consultante pour ADM, Pierre-Emmanuel Paradis, économiste et auteur de *L'expertise en économie* annexée au mémoire et Luce Lafontaine, architecte et auteure de *L'expertise en patrimoine* annexée au mémoire.

1350

1355 Donc ADM souhaite saluer l'initiative des élus de la Ville de Montréal pour la mise en place d'une consultation publique sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin en amont d'un projet de règlement.

1360 ADM a soumis avec enthousiasme et optimisme un mémoire à l'OCPM afin de contribuer à la réflexion sur l'avenir d'un pôle économique et d'emploi important pour Montréal et le Québec. Notre mémoire contient plus de 100 pages incluant deux rapports d'expertise en économie et en patrimoine. Nous avons voulu expliquer les enjeux entourant un éventuel redéveloppement de la Pointe-du-Moulin et du secteur Bridge-Bonaventure et, on l'espère, apporter des pistes de solution qui permettront d'anticiper une cohabitation avec des industries pour les 100 prochaines années dans un secteur industriel qui l'est depuis plus de 100 ans. Cette présentation de dix minutes présente un aperçu de notre mémoire. Nous vous invitons à le
1365 consulter.

1370 Donc ADM, le site est actif depuis 1846. C'est un site unique, complexe industriel qui est toujours actif, le plus vieux sur l'île de Montréal depuis l'annonce de la fermeture de la brasserie Molson. ADM est très actif dans le maintien de l'usage d'origine et de l'entretien des bâtiments. Donc notre site, on reconnaît la valeur unique de notre site historique et puis on croit que le fait qu'on le mette en activité, bien, ça nous permet d'éviter qu'il devienne un prochain silo 5.

1375 ADM a acquis le site en 1993. Comme vous pouvez voir sur les photos, c'est un site dans lequel il y a eu beaucoup d'investissement par ADM depuis les 25 dernières années. Il y a plus de 80 personnes qui y travaillent : des meuniers, des opérateurs, des journaliers. Beaucoup d'investissements majeurs. Le dernier, en 2013, en partenariat avec Investissement Québec, plus de 20 millions \$. Ce qui est, encore aujourd'hui, un de nos sites les plus performants en Amérique du Nord. Puis, notre but, bien c'est de poursuivre cette consolidation-là, cette modernisation-là pour pouvoir continuer d'opérer, de servir nos clients pour les 100 prochaines
1380 années.

Comme vous le voyez sur la photo, ADM bénéficie vraiment d'un site exceptionnel avec

1385 des avantages importants au niveau logistique. On pense à l'axe maritime, ferroviaire, puis routier. Puis ça donne aussi une très grande accessibilité à nos très nombreux clients de la grande région métropolitaine. C'est ce qui explique le succès des entreprises dans ce secteur-là depuis plus de 100 ans, mais c'est ce qui explique aussi pourquoi on veut demeurer dans le secteur pour continuer d'y prospérer pour un autre 100 ans.

1390 Donc nos activités. On amène beaucoup de blé de l'Ouest, puis aussi de plus en plus du blé du Québec et produit en Montérégie. Ce sont des opérations en continu : sept jours, 24 heures par jour, pour répondre aux besoins des boulangeries, puis des autres transformateurs en agroalimentaire. Quand on y pense, le bon pain chaud que vous achetez le matin, bien, il a dû être produit dans la nuit, dans la journée qui précède. Ça fait que pour pouvoir satisfaire les
1395 besoins du boulanger, on doit être en mesure de le servir à toute heure du jour ou de la nuit, puis ça, sept jours/semaine pour répondre ultimement aux besoins des consommateurs. C'est vraiment un type d'industrie juste-à-temps.

1400 Sur l'image suivante, on voit un peu une description brève de nos activités sur notre site dans le fameux bâtiment qui abrite l'enseigne Five Roses, le bâtiment de brique rouge. On a trois moulins très modernes dont un à peu près exclusivement utilisé pour faire la production de Catelli qui est dans l'est de la Ville de Montréal, dont on produit la semoule de blé puis on leur envoie. Il y a plusieurs camions par jour pour qu'ils puissent fabriquer les pâtes qu'on connaît tous.

1405 Vous voyez un peu à l'arrière entre ce qui est décrit comme l'accès maritime et l'entrepôt près des galeries, ce sont les voies ferrées qu'on utilise. Puis, à l'avant, on voit l'entrepôt, l'expédition vrac, silo élévateur à grain, qui sont desservis par la rue Mill.

1410 Donc ADM globalement à Montréal, c'est 500 000 tonnes de grain par année qui sont transformées en farine. C'est 70 % de la farine qui est consommée par l'industrie alimentaire au Québec. Ça veut dire qu'ici dans la salle, il y a sept personnes sur dix aujourd'hui qui ont mangé des produits qui ont été fabriqués à partir de notre farine. Ça veut dire qu'à votre table, il y a deux

1415 personnes parmi vous qui ont probablement mangé des produits qui ont été fabriqués par ADM. Globalement, c'est plus d'un milliard de pains par année ultimement qui sont produits avec la farine d'ADM au Québec.

1420 Donc de là l'importance économique d'ADM, de notre site de Montréal, au cœur de l'industrie agroalimentaire au Québec. On a notre expert en économie qui a illustré que notre minoterie est en codépendance avec des dizaines d'entreprises québécoises, notamment Catelli qu'on a mentionnée, mais aussi Première Moisson, Biscuits Leclerc, d'autres entreprises alimentaires très innovantes qu'on dessert régulièrement à même notre site. Chaque emploi d'ADM est associé au minimum à plus de vingt emplois en aval de la chaîne de valeur
1425 bioalimentaire du Québec. On va beaucoup plus loin que la simple boulangerie. Il y a une multitude d'autres industries alimentaires qui ont besoin de farine, de semoule et d'autres produits de notre transformation.

1430 On a un échantillon de quelques-uns seulement de nos clients. Beaucoup de marques connues du quotidien, des consommateurs québécois ou montréalais. Puis, fait intéressant, plus de 90 % des clients sont situés dans la région de Montréal à moins de 100 kilomètres de Montréal. Ça fait que vraiment une localisation stratégique à proximité de nos clients pour justement satisfaire leur besoin de juste-à-temps pour répondre à leurs besoins croissants.

1435 Maintenant, maintenir ADM, ça va au-delà du simple besoin d'un maintien du zonage de notre site. C'est aussi, ça passe par le maintien des conditions d'exploitation qui est essentiel à la poursuite de notre mission. Le premier aspect, c'est la condition d'exploitation des wagons. On a besoin de plus de 480 wagons par mois de blé de l'Ouest canadien. C'est la majorité de notre approvisionnement de blé. Ça amène un enjeu de bruit, de vibration, de poussières et de
1440 sécurité sur les abords du site.

Un autre aspect des conditions d'exploitation, on propose une solution à l'aspect du ferroviaire. Il y a une grande partie de notre approvisionnement en blé durant l'ouverture de la

1445 saison navigable de la Voie maritime du Saint-Laurent qu'on peut transférer sur des natives auto-déchageants qui nous permettrait de pleinement profiter de l'accès maritime qui est tout juste à l'arrière de notre propriété, puis qui est un concept qui est à l'étude présentement.

1450 Un autre aspect très important, essentiel, pour que nos clients puissent venir chercher les produits finis qu'on fabrique pour eux, c'est le maintien de la rue Mill, le maintien d'un accès routier pour pouvoir faire nos expéditions de farine en sac, recevoir le blé du Québec produit en Montérégie et expédier les farines et les sons qui sont produits en vrac. C'est plus de 100 camions par jour en continu, de jour, de nuit, du lundi au dimanche. Ça, aussi, ça amène certains enjeux de bruit, de vibration, de poussières et de sécurité.

1455 Pour aller plus en profondeur sur l'accès routier, une chose qui est importante de souligner, c'est que la rue Mill fait partie présentement d'un appel d'offres de vente privée. C'est une rue privée, qui n'est pas publique, qui fait partie d'un appel d'offres de vente avec la Société immobilière du Canada. Donc, pour nous, c'est un très gros enjeu de savoir qu'une partie de
1460 cette rue-là pourrait ne plus être utilisée pour accéder à notre site. Ce processus de vente là a été mis de l'avant avant le processus de l'OCPM. Donc, à ce jour, on n'est pas encore certains de ce qui va en advenir. C'est dommage que ça ait été fait avant une réflexion collective mais heureusement, on imagine qu'avec le processus de l'OCPM, ça va permettre de mieux encadrer ce qui va être autorisé dans ce secteur-là aussi.

1465 Dans d'autres des conditions d'exploitation, bien, ça fait 100 ans qu'on est en zone industrielle. La question ne s'est jamais posée par rapport aux conditions d'exploitation, par rapport à notre existence. Cependant, ce qu'on sait, c'est qu'avec l'avènement potentiel d'usage sensible, d'usage résidentiel, bien ça devient soudainement un enjeu très important.

1470 Ça fait que dans les conditions d'exploitation, la cohabitation devient un enjeu fondamental. Donc les bruits, la poussière, ça devient une préoccupation potentielle quand il y a un voisinage sensible qui s'implante dans un milieu industriel. Le contrôle antiparasitaire qui est essentiel pour la salubrité alimentaire d'une minoterie demande d'avoir des périmètres de

1475

sécurité minimaux exempts d'usage résidentiel et d'usage sensible.

1480 Donc on a procédé à une expertise économique avec un expert qui a fait trois scénarios de développement. Scénario 1, c'est le statu quo qui permet de continuer l'exploitation telle qu'on la connaît. Deuxième scénario, c'est un scénario sans contrainte. Donc un développement qui n'a pas d'usage résidentiel ou sensible à proximité, puis qui maintient sensiblement les conditions d'exploitation existantes. Troisième scénario qui est celui qu'on aborde avec plus de détails, c'est un scénario avec contraintes, dans lequel il pourrait y avoir des développements avec usages résidentiel ou sensible à proximité, puis qui aurait définitivement un changement de nos conditions d'exploitation.

1485
1490 Donc ce scénario-là plus en détail avec contraintes entraînerait une baisse de l'activité de notre minoterie, puis peut-être progressivement jusqu'à une disparition pure et simple d'ADM dans le paysage montréalais et québécois. Ce que ça, ça veut dire, bien c'est une hausse significative du prix de la farine pour l'ensemble des clients d'ADM situés au Québec. On pense de l'ordre de 10 à 20 % parce que la matière devrait venir de l'extérieur du Québec. Ce que ça entraînerait, c'est une baisse conséquente de l'activité économique des fournisseurs directs et indirects d'ADM.

1495 Ce qu'on veut dire, c'est que la situation peut se résumer à une simple question : est-ce que les élus de la Ville de Montréal veulent consolider et faire croître les activités de la minoterie d'ADM qui est un patrimoine actif, historique, au cœur d'une chaîne économique agroalimentaire très importante en codépendance avec des dizaines d'entreprises québécoises?

1500 Le choix des élus doit considérer non seulement la perspective d'ensemble... Doit considérer la perspective d'ensemble de l'économie de la collectivité et non pas juste celle du budget municipal ou de l'intérêt des promoteurs immobiliers pour le secteur.

1505 Donc, pour nous, notre position, c'est que la consolidation des activités d'ADM, incluant nos conditions d'exploitation, et le redéveloppement du secteur sont possibles avec des

conditions adéquates de cohabitation qui sont adaptées à un secteur industriel et d'emploi.

1510 Des exemples inspirants? Mais lors de l'OCPM, on a eu le cas de la Vallée de la Chimie de Lyon dans lequel vraiment le développement s'adaptait aux réalités de l'industrie. On a la Vallée des élévateurs à grain dans lequel ADM opère une usine aussi, dans lequel on a un secteur typique très historique avec beaucoup de patrimoine, qui a su s'adapter à la réalité des industries qui y sont. Un côté de valorisation historique, un musée, centre d'interprétation. On a à Minneapolis le *Mill City Museum* qui met en valeur tout le patrimoine, puis l'héritage culturel de l'exploitation des moulins dans ce secteur-là de Minneapolis.

1520 Donc on vous propose aujourd'hui un survol de nos 25 recommandations, les grands thèmes. Le premier, puis je pense que c'est le plus important, c'est de rappeler les pouvoirs de la Ville de Montréal, son rôle à titre de statut de la métropole économique du Québec. Elle a le pouvoir de prendre des décisions à même ses outils, d'assurer la continuité de l'exploitation de notre minoterie.

1525 La modification du processus de vente des terrains de la Pointe-du-Moulin par la SIC qui a été débuté avant les débuts de la consultation de l'OCPM, l'acquisition de la rue Mill pour officialiser son caractère public et assurer l'accès aux installations d'ADM, parce que présentement, cette rue-là, elle est privée et elle fait partie d'un processus de vente.

1530 Ensuite, des modifications réglementaires pour le maintien des industries, puis du secteur d'emploi pour assurer des conditions de cohabitation optimales.

L'interdiction des usages résidentiels et sensibles minimalement à l'intérieur d'un périmètre de sécurité minimal de 100 mètres.

1535 Ensuite, des mesures de cohabitation et de sécurité en bordure des voies ferrées, de la rue Mill et la réalisation d'études en collaboration avec ADM pour déterminer les bonnes mesures d'atténuation nécessaires pour les nouvelles constructions.

Et, enfin, un mécanisme de divulgation obligatoire pour les futurs acheteurs et locataires dans le secteur. Merci beaucoup pour votre écoute.

1540

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Tu veux commencer?

1545

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Oui, je peux commencer. Assez rapidement, une question par contre qu'on n'avait pas prévue. Lorsque vous parlez des nuisances liées au chemin de fer, vous parlez de, évidemment, vibration, etc., et vous parlez évidemment de l'étude du déchargement par bateau. Il n'y aurait pas de nuisance?

1550

M. PHILIPPE POMERLEAU :

C'est qu'au lieu d'avoir de l'activité ferroviaire sept jours/semaine, 24 heures par jour pendant un mois, on peut remplacer l'ensemble de ce 480 wagons par mois par un déchargement à deux déchargements de bateau par mois, chaque déchargement prend à peu près 24 heures. Ça fait qu'on réduit beaucoup la durée d'exposition à une source potentielle de bruit. C'est un bruit qui est beaucoup plus continu plutôt qu'un bruit aléatoire qui est caractéristique aux manœuvres ferroviaires.

1555

1560

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

O.K. Mais on est d'accord que lorsque ce n'est pas possible de naviguer, on revient...

1565

M. PHILIPPE POMERLEAU :

Exactement. C'est durant la saison d'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent qu'on peut avoir accès à cette alternative-là.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1570

Bien. Mon autre question, quelles seraient les activités absolument incompatibles, à part le résidentiel dont vous avez parlé tout à l'heure?

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1575

J'inviterais Hélène à élaborer là-dessus.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1580

D'accord.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1585

Oui. Bonsoir! En fait, on fait une proposition d'ailleurs pour les abords du site d'ADM en termes d'usages compatibles. A contrario, si on y va quelque chose qui est totalement incompatible, c'est notamment avec les mesures de sécurité pour les contrôles antiparasitaires, c'est essentiellement les usages résidentiel et dits sensibles.

1590

Et on vous propose d'ailleurs d'élargir la définition « d'usages sensibles » qui est actuellement présente au règlement de Ville-Marie, qui inclurait notamment des établissements hôteliers. Dans le fond, l'idée ici, c'est aussitôt qu'on a des gens qui sont sur une longue période de temps ou qui passent la nuit, donc durant le sommeil, etc., advenant que les mesures d'urgence ou le plan de mesures d'urgence va être déployé, c'est beaucoup plus difficile de faire déplacer, de faire évacuer les personnes rapidement. Alors quand on peut avoir quelque chose de jour, on peut planifier certaines activités où est-ce qu'on a un moins grand achalandage, par exemple, les week-ends et autres. Donc ça se fait.

1595

On disait, par exemple, à la limite, du bureau est beaucoup plus compatible qu'un usage

1600 résidentiel parce que, bon, on travaille tous beaucoup mais généralement, on ne travaille pas ou
moins le soir – sauf ce soir – et le week-end. Donc, généralement, on est capable de mieux
prévoir ce qui peut arriver et mieux déployer le plan de mesures d'urgence.

1605 Donc, il y en a effectivement, ce qu'on a défini dans le mémoire, comme étant les usages
sensibles et sur la base de la définition de l'arrondissement en l'élargissant également puisque le
milieu hôtelier, écoutez, c'est quand même extrêmement fréquenté surtout les week-ends, c'est
un site effectivement touristique, on en est conscients. L'idée ici, c'est de placer le bon usage au
bon endroit. Ce n'est pas être sans usage mais c'est de le placer au bon endroit et dans le
respect des conditions d'exploitation qui sont possibles.

1610

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Donc essentiellement, le résidentiel et l'hôtelier.

1615

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui. Puis, à ça, on ajoute les activités de garderie, les activités d'hébergement,
hospitalier, etc., donc tout ce qui est public à ce moment-là, santé, c'est inclus aussi dedans.

1620

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

Merci.

1625

LA PRÉSIDENTE :

Vous y allez par la négative, alors de façon positive, qu'est-ce que vous avez en tête?

Mme HÉLÈNE DOYON :

1630 Alors, on va y aller par la positive. Oui, tout à fait. D'ailleurs, on vous propose un projet
justement sur la base *Mill City Museum* un peu qui serait fait. Ça pourrait être un projet justement
d'interprétation ou de découverte qui serait ouvert au public, bien sûr, en collaboration, par
exemple, avec Parcs Canada, qui pourrait avoir un site d'interprétation qui soit là. L'idée, c'est de
passer – comment qu'on peut interpréter – du blé à la farine au pain, donc avec une boulangerie,
1635 comme ça peut être des commerces également, mais aussi de miser sur tout ce qui est métier et
autres. ADM forme un paquet de meuniers par année, annuellement. Donc il y a tout l'aspect
traditionnel des métiers également qui peut être mis en valeur là. Donc ça peut être des ateliers
d'artisans, d'artistes qui soient là également. Ça peut être avec des entreprises, des bureaux.
Alors, tout ce mélange-là peut être tout à fait compatible avec des activités à côté, bien sûr.

1640

LA PRÉSIDENTE :

 Moi, j'ai une autre question qui est d'un autre ordre, qui concerne la circulation. On a eu
l'occasion, la commission, de se promener, on a marché à travers et il demeure que dans
1645 l'environnement de votre entreprise, comment dire, je ne dirais pas que c'est un... pour des
néophytes, pour des gens qui ne s'y connaissent pas, mais c'est un enchevêtrement de
circulation. Avez-vous des idées sur une façon d'améliorer la circulation sous l'autoroute, qui
serait intéressante pour tout le monde?

1650

Mme HÉLÈNE DOYON :

 Bien, sur l'autoroute...

1655

LA PRÉSIDENTE :

 Y compris pour les camions.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1660 Oui. Bien, la question des manœuvres sont assez difficiles pour l'instant.

LA PRÉSIDENTE :

1665 Oui.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1670 On ne se le cachera pas. C'est-à-dire les manœuvres, c'est quasiment au 90. C'est sûr qu'un redressement de Riverside peut être intéressant. Nous, on a un accès qui est juste sur le côté. Je peux peut-être remettre l'accès aux camions pour... Vous voyez ici? Peut-être sur Riverside, donc on a besoin d'avoir l'accès aussi sur ce côté-là et juste de corriger...

LA PRÉSIDENTE :

1675 Riverside, c'est la petite rue là.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1680 Oui. Mon Dieu, attendez, si je peux le voir. La souris n'a pas l'air de...

LA PRÉSIDENTE :

Disons que la grande rue, c'est Mill, puis la petite, c'est Riverside.

1685 **Mme HÉLÈNE DOYON :**

Effectivement. Juste sur le coin des Forges, en fait. Les Forges n'est pas illustré, voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1690

Oui.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1695

Alors, Riverside – oui, merci, je savais qu'on avait... qu'on n'était pas loin – donc c'est effectivement ici. En fait, je le pointe à l'endos de vous, ce qui ne donne pas... Bon, effectivement, la question de la rectification de la rue Riverside pourrait amener justement une meilleure circulation. Nous, essentiellement, ce qu'on constate – puis tu me corrigeras Philippe – essentiellement, c'est que les accès, les camions qui sont les clients qui viennent – ADM ne fait pas la livraison, c'est les clients qui viennent – proviennent essentiellement par Mill, Riverside, Bridge et l'autoroute. Quelques-uns, bien sûr, vont réemprunter pour aller vers le Vieux-Montréal, comme par exemple, les biscuits chinois Wing compagnie, donc évidemment parce que leur usine est juste là.

1700

1705

Donc il y en a quelques-uns qui vont aller vers l'est par là, mais essentiellement, ça serait davantage de corriger les intersections. Le camionnage, il est là, il passe actuellement sur l'autoroute et c'est possible, je pense, de faire quelque chose qui peut être...

M. DAVID HANNA, commissaire :

1710

J'ai quatre questions, mais vous avez répondu à la première. Ça concerne la rue Mill. Nous étions tous très, très surpris d'apprendre que la rue Mill est privée.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1715

Oui, depuis plus de 100 ans.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1720 Mais j'ai vu une carte où vous montriez exactement que c'est entre le pont du canal et votre minoterie que cette partie est privée, mais pas, si je comprends bien, devant vous.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1725 En fait, elle est privée – juste pour vous corriger – dans le fond, elle est privée jusqu'à peu près sous l'autoroute, sauf erreur. Par contre, la partie qui est en grisé, c'est la partie qui est actuellement mise en vente par la SIC. Alors donc, voilà. Mais l'ensemble de la rue Mill, elle est privée depuis plus de 100 ans. C'est un bail de 100 ans que la Ville avait avec le Port de Montréal. Le Port de Montréal a rétrocédé à la SIC en 2010-2011.

1730

M. DAVID HANNA, commissaire :

Alors où exactement cette rue privée?

1735

Mme HÉLÈNE DOYON :

Donc, minimalement sous l'autoroute – je ne veux pas me tromper – jusqu'à l'intersection du pont pour aller vers le Vieux-Port. Sauf erreur, environ.

1740

M. DAVID HANNA, commissaire :

O.K. Mais ils vendent la moitié de la rue, si je comprends bien?

Mme HÉLÈNE DOYON :

1745

La rue serait mise en vente effectivement dans le processus d'appel d'offres actuellement.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1750

O.K.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1755

Alors, vous comprenez? Vous voyez où est-ce qu'il y a notre point d'interrogation? Le point du point d'interrogation, nous, ça, c'est l'accès à notre entrepôt. Évidemment, tous les boulangers qui viennent chercher la farine en sac doivent avoir accès à cet entrepôt-là, 24 heures sur 24.

1760

M. DAVID HANNA, commissaire :

Tout à fait. Bon, ça, c'est notre surprise. Deuxième élément qui nous a vraiment surpris, votre projet de grue convoyeur maritime...

1765

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1770

... bon, si vous avez une photo? Voilà. On voit donc en bas à droite le bateau et nous étions très surpris d'apprendre que les pieds de cette grue-là reposeraient sur une propriété qui appartiendrait non pas au Port de Montréal mais encore une fois à la SIC.

1775

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1780

Nous croyions, ignorants que nous sommes, qu'avec la clôture qui est là avec la grosse pancarte *Port de Montréal* que les voies ferrées et le bord du quai appartenait tout au Port de Montréal. Mais il semblerait que non, ce n'est pas le cas. Les voies ferrées seulement. Pourriez-vous clarifier ce point-là?

1785

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui.

1790

M. PHILIPPE POMERLEAU :

On va sortir la même photo qui montrait la propriété de la rue Mill puis on voit le détail.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1795

Oui, puis on voit...

Mme HÉLÈNE DOYON :

1800

Voilà. Ce que vous voyez en gris, c'est la propriété de la Société immobilière. Les détails, effectivement, je pense, c'était au Port de Montréal, puis les terrains excédentaires sont rétrocédés à la SIC mais je vais me garder le détail en réserve.

1805

Essentiellement, nous, pour réaliser ce projet-là, il nous faut une condition essentielle : c'est de s'entendre avec le propriétaire actuellement qui est la SIC ou le futur, en fait, qui va être le promoteur immobilier qui va en faire l'acquisition, pour réaliser ce projet-là. Pourquoi? Essentiellement, si je remets la petite photo qui est ici, pour réaliser ce projet-là, le navire, c'est un navire auto-déchargeur, j'ai l'impression avec une espèce de bras canadien, une grue, là.

1810 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

C'est ça.

1815 **Mme HÉLÈNE DOYON :**

Le bras est sur le navire, il n'est pas fixe, il ne serait pas installé. Donc il y aurait l'installation d'une trémie sur un bloc de béton ou peu importe, avec un convoyeur qui passerait, par exemple, sous les galeries – on est à l'étude très, très préliminaire. Nous, on a commencé il y a déjà quelques années – un convoyeur pour alimenter directement l'usine à ce moment-là. 1820 Nous, on est propriétaires des premières galeries, pas de la seconde – évidemment, de ce côté-là, celle qui est plus foncée nous appartient – mais il faudrait pouvoir l'acheminer.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1825 O.K. Alors pour préciser...

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui.

1830

M. DAVID HANNA, commissaire :

... pour vraiment bien comprendre, le bras...

1835 **Mme HÉLÈNE DOYON :**

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1840

... il est alors sur le bateau ou sur le quai?

Mme HÉLÈNE DOYON :

1845

Oui, sur le bateau.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1850

Il est sur le bateau.

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1855

Il est sur le bateau, il se déploie au-dessus du quai pour aller rejoindre une trémie dans laquelle va être déchargé le blé.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1860

Ah, O.K. Alors, vous, vous avez comme installation permanente, quoi exactement? Tout?

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1865

Un mini silo qui va recevoir le blé du navire et ce mini, ce petit silo-là qui sert de réservoir tampon entre le convoyeur du navire et le convoyeur qui va alimenter notre usine, à partir de ce petit silo, là, une série de convoyeurs va amener le blé déchargé sur le site dans...

M. DAVID HANNA, commissaire :

1870 Alors deux questions sous-jacentes. Avez-vous un croquis, quelque chose de ce système qu'on pourrait voir?

Mme HÉLÈNE DOYON :

1875 Oui. À la page 35, puis on pourra vous en soumettre d'autres. On a mis seulement deux extraits. À la page 35 de notre mémoire, vous avez une vue en coupe où vous voyez un petit peu la dimension de la trémie, à quoi ça ressemblerait.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1880 Oui.

Mme HÉLÈNE DOYON :

1885 Évidemment, tout ça est préliminaire, on s'entend. On est en pré-étude, mais on pourrait vous soumettre d'autres croquis également et on en a d'autres, des simulations qui ont été faites.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1890 Ça serait souhaitable donc en plan et en élévation pour bien comprendre le gabarit. Et donc, est-ce que vous avez parlé au Port pour...

Mme HÉLÈNE DOYON :

1895 Oui, oui.

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1900 Oui, on a parlé au Port parce qu'il faut parler à la capitainerie du port pour les
manœuvres de bateau. C'est d'ailleurs pour ça que le bateau est situé à cet endroit-là, pour ne
pas nuire au navire d'Empire qui fait la liaison avec les Îles-de-la-Madeleine, Terre-neuve,
1905 Labrador, deux fois par semaine. C'est pour ça qu'il est à cette position-là, pour pas nuire à ses
opérations, et puis ça a été préapprouvé par le Port de Montréal. C'est un concept qui est
réalisable en avant-projet. Ce qui nous manque, c'est de concrétiser la possibilité avec le
propriétaire actuel ou le futur propriétaire de pouvoir occuper un certain terrain pour des
installations somme toute minimales, pour qu'on puisse l'exécuter.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1910 O.K. Troisième question, le camionnage. Alors, vous avez des camions qui arrivent de
différents sens et vous prévoyez en fait une hausse de trafic de camionnage compte tenu de
votre expansion auprès des compagnies situées au Québec, n'est-ce pas? Est-ce que j'ai bien
compris?

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1915 Bien, c'est sûr, on a des perspectives de croissance, et puis, généralement, la croissance
se fait dans la farine qui est expédiée en vrac. Ça fait que, oui, il pourrait y avoir une
augmentation, je pense, pas significative mais de peut-être 10 ou 20 ou 30 %, c'est dur à
quantifier, mais on ne parle pas de tripler ou de quadrupler.

1920

M. DAVID HANNA, commissaire :

O.K.

1925 **M. PHILIPPE POMERLEAU :**

Ça serait beaucoup plus modeste.

1930 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Donc par camion, ça pourrait augmenter de...

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1935 Je ne veux pas hasarder un chiffre mais c'est de la croissance organique, là, je veux dire.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1940 D'accord. Et quant à ce camionnage, le vrac, est-ce qu'il arrive uniquement de la Bonaventure ou...

M. PHILIPPE POMERLEAU :

Je dirais principalement.

1945 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Oui?

1950 **M. PHILIPPE POMERLEAU :**

De Bonaventure, avec un peu de rue, la rue Bridge.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1955

O.K.

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1960

Mais surtout de Bonaventure.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1965

Et de l'autre côté, la rue Mill vers le Vieux-Montréal, vous avez comme une flèche qui va par là. Et ça, c'est plutôt quoi? Des camions de livraison?

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1970

Des camions pour les sacs de farine pour les plus petites boulangeries, comme on parlait les biscuits chinois qui ont peut-être leur site de transformation en périphérie du centre-ville, pour lesquels c'est une avenue plus pratique de passer par la rue Mill via le pont pour aller dans le secteur du Vieux-Port.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1975

O.K.

M. PHILIPPE POMERLEAU :

1980

Mais là, on parle des boulangeries plus artisanales, des plus petits volumes, qui viennent chez nous, pas pour de la farine en vrac mais davantage pour de la farine en sac. C'est souvent leur propre véhicule de livraison, des camions un peu plus modestes dans certains cas dans lesquels ils vont livrer leurs produits à eux, puis ils viennent chercher la farine en sac chez ADM.

1985 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Parfait. Une toute dernière. Quant aux lignes directrices par rapport à la proximité ferroviaire, au développement urbain, vous avez, bien sûr, toutes sortes de gabarits en termes de vibration, de sons et tout. Et j'ai noté donc votre limite quant au règlement de l'arrondissement de 40 décibels max permis, mais c'est bien sur 24 heures.

1990

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui. En fait, actuellement, le règlement d'arrondissement prévoit en bordure des voies ferrées uniquement et non pas en bordure de la rue Mill – ça, on en fait une recommandation aussi de l'ajouter – qui est de niveau sonore intérieur dans les nouvelles constructions, soit 40 dBA Leq 24 heures effectivement.

1995

M. DAVID HANNA, commissaire :

2000

Oui. Bien ça, évidemment, vous prenez votre train unique par jour.

Mme HÉLÈNE DOYON :

Non, non. Ça, c'est ce que la Ville exige que le niveau sonore soit atteint à l'intérieur pour les nouvelles constructions. C'est pas le bruit que nous on génère.

2005

M. DAVID HANNA, commissaire :

Que le train génère.

2010

Mme HÉLÈNE DOYON :

Non. Non, non. Non.

2015

M. DAVID HANNA, commissaire :

Non?

2020 **Mme HÉLÈNE DOYON :**

S'il y a un nouveau bâtiment qui se construit dans le secteur, à l'intérieur de ce bâtiment-là, le constructeur devra amener des mesures d'insonorisation pour s'assurer que le niveau des gens qui demeurent à l'intérieur soit à 40 dBA.

2025

M. DAVID HANNA, commissaire :

Sur 24 heures.

2030 **Mme HÉLÈNE DOYON :**

Oui, effectivement. Je pense que c'est 24 heures.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2035

Mais c'est une moyenne, ça.

Mme HÉLÈNE DOYON :

2040

Oui, effectivement.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2045

Sur 24 heures.

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui.

2050 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Donc si vous avez du 100 décibels et plus pendant un certain temps, mais le reste du temps, c'est tranquille...

2055 **Mme HÉLÈNE DOYON :**

Je pourrai voir, je pourrai le valider. Je vais le valider.

2060 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

C'est à vérifier, je crois.

Mme HÉLÈNE DOYON :

2065 Tout à fait. Tout à fait.

M. DAVID HANNA, commissaire :

Bon, d'accord. Merci.

2070

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup, Madame Doyon, Monsieur Pomerleau. Puis, s'il y a de l'information additionnelle, vous la transmettez avec madame Jolly.

2075

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui, pour les esquisses et le projet, tout à fait.

2080 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Alors, merci beaucoup. On prendrait une pause de dix minutes, puis on revient avec monsieur Silès.

2085

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

2090

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va reprendre. Monsieur Damien Silès, s'il vous plaît. Je vous inviterais à présenter votre collègue.

2095

M. DAMIEN SILÈS :

Oui, avec grand plaisir. Madame la présidente, Monsieur et Madame les commissaires, merci de nous recevoir. Damien Silès, donc directeur général de Quartier de l'innovation Montréal. Je suis accompagné ce soir de Benjamin Leclerc qui est étudiant en urbanisme à l'UQAM, qui travaille actuellement en tant que stagiaire au Quartier de l'innovation de Montréal.

2100

Donc dans les dix minutes, les neuf minutes qui me sont allouées, je vous remercie de nous donner la parole et de vous expliquer en plusieurs chapitres qui nous sommes, différents conseils, pourquoi nous soutenons le développement et projet de Bridge-Bonaventure et surtout le soutien de la construction de 1.2 million de pieds carrés d'espace de travail et je dirais encore

2105