

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.

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.

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. 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.

2610

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 ont 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.