

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président
 M. MICHEL HAMELIN, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE

PROJET DE REDÉVELOPPEMENT
DU SITE DES ANCIENS ATELIERS DU CN

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 17 septembre 2009, 19h
Sous-sol de l'Église Saint-Charles
2115, rue Centre, Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 17 SEPTEMBRE 2009.....	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
 <u>PÉRIODE DE QUESTIONS :</u>	
Mme KARINE TRIOLLET	1
M. GILLES ROY.....	9
Mme NATASHA ALEXANDROFF	13
M. SÉBASTIEN PAGÉ.....	28
M. GAEL HOLLARD	35
M. DENIS TABOURDEAU	41
Mme LAETITIA PERES	49
M. PATRICE HANS PERRIER.....	58
M. MARCEL SÉVIGNY	60
Mme BLANDINE CHARBONNEAU	68
M. DONALD NOLET	73
M. PATRICK THIBAUT	81

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Alors, s'il vous plaît, reprise de la consultation publique sur le Réaménagement du site du CN.

5

Alors, bonsoir, Mesdames et Messieurs. On est un peu moins nombreux ce soir que hier soir. J'ai en attente une douzaine de personnes qui se sont inscrites, je vais donc commencer par l'ordre de la liste que j'avais hier soir et si les personnes ne sont pas arrivées, je les garderai en mémoire pour poser des questions. Alors j'espère que ça va, vous avez eu le temps de prendre votre biscuit ? Bien. Tout est correct.

10

Alors donc, je m'appelle André Beauchamp, je suis le président de cette commission, je suis assisté de Michel Hamelin, qui est commissaire avec moi, commissaire additionnel à l'Office de consultation publique de Montréal. Monsieur Simon Langelier, qui est notre analyste et secrétaire, qui est à ma droite. Je rappelle les personnes au soutien : à la sonorisation Jérémie Gagnon ; à la transcription - elle est en route, elle va retarder un petit peu, mais il y a quand même un enregistrement de ce qui est fait - madame Louise Philibert ; à l'accueil, Gabriel Lemonde-Labrecque et Delphine Boudousabe.

15

Alors j'inviterai donc en premier, madame Karine Triollet, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame.

20

Mme KARINE TRIOLLET:

Bonsoir, bonsoir. Alors j'ai deux questions qui portent sur l'étude sur la circulation qui nous a été présentée hier. Ma première porte sur les chiffres et les hypothèses qui sous-tendent cette analyse et puis la deuxième c'est sur les impacts du camionnage dans les quartiers résidentiels.

25

Donc, la première, c'est que l'étude se base sur une estimation de 50 camions par jour et si j'ai bien compris, on nous dit que c'est un chiffre qui est basé sur des sites comparables, on parle alors de site de triage et aussi c'est indiqué qu'on part du principe que la plupart des équipements et des matières premières viendront pas la voie ferroviaire, donc pas en camionnage.

30

35

Ça semble assez logique et évident pour toute la portion de l'AMT, mais en même temps on a vu qu'il y avait un flot assez important pour toute la partie centrale. Donc, je me demande est-ce que ce chiffre est très réaliste, est-ce qu'on ne doit pas s'attendre plutôt à avoir beaucoup plus de camionnage vu que les usages permis c'est du commercial lourd, de l'entreposage, de la gestion de neiges usées, etc. Donc, ça c'est le premier chiffre qui m'interroge.

40

45 Et le deuxième chiffre qui m'interroge, c'est celui qui dit qu'une fois que l'accès par Sébastopol va être réalisé, alors on aura 80% des camions qui vont passer par cet accès-là et seulement 20% par le...bien, par l'accès Sébastopol. Donc, là encore, je me demande sur
50 quoi se base ces chiffres et est-ce qu'il y aura des incitatifs ou non pour que les camions passent par l'arrière, parce que je suis pas camionneur, mais si je l'étais, il me semble qu'une entrée où tous les camions peuvent passer sur Sébastopol et une entrée qui est certainement plus difficile pour accéder et où il y a un risque d'avoir un passage à niveau fermé, il me semble que le choix serait assez facile et que je passerais par le quartier, donc par Sébastopol.

Donc, je me questionne sur d'où sort ce 80%?

55 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Très bien. Alors pouvez-vous nous dire comment, à partir de quelle mesure ou de quelle estimation, vous évaluez à 50 camions par jour le trafic prévu?

60 **M. DANIEL LAMARCHE:**

À partir de l'hypothèse, on s'est basé sur le *Trip Generation Handbook* de l'ITE, c'est la seule référence et l'unique référence reconnue dans le domaine. Il est vrai que par traduction ça laisse place à un centre de triage, mais il faut comprendre que le centre de
65 triage, si on regarde attentivement la définition anglaise du terme, ça implique les fonctions que le promoteur envisage.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

70 Qu'est-ce que vous appelez un triage?

M. DANIEL LAMARCHE :

75 Bien, un triage, ça peut être l'entretien des véhicules qui viennent et ressortent au niveau de l'entretien, par exemple, qui ne sont pas nécessairement là à long terme, court, moyen terme, le temps de les entretenir et de les retourner sur le réseau, par exemple, du matériel roulant.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

80 Puis là vous parler des trains?

M. DANIEL LAMARCHE :

85 Camions, autos, ferroviaire, par exemple, matériel roulant. O.K. Donc, et le 50 est réparti sur une journée de 8 heures aussi, voilà pour l'hypothèse du 50.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

90 Mais est-ce que le camionnage, comment on peut établir une prédiction de camionnage si on n'a pas des informations plus précise de l'utilisation des locaux qui sont prévus, il me semble qu'il y a 7 ou 8 bâtiments là qui seront dans du commercial et de l'industriel, comment on peut établir un chiffre de 50, si on ne sait pas la nature des industries ou des entreprises qui seront localisées? Oui?

95 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE :**

100 En complément, à ce niveau-là, dans la définition qui a servi à faire les études de circulation, chaque activité est listée. C'est-à-dire que si c'est de l'activité de vente au détail, c'est de l'activité résidentielle, si c'est de l'activité de fabrication, si c'est de l'activité industrielle de XYZ catégorie, c'est des modèles mathématiques. Dans l'optique où l'étude de circulation a été initiée en 2007 et comprenait aussi l'ensemble du site, l'AMT ne faisait même pas partie non plus des discussions, on a considéré un maintien au début de l'étude, un maintien de l'usage qu'il y avait sur les lieux.

105 Est-ce que ça pourrait être pire? Mathématiquement, difficilement, non, parce que selon les études, c'est une des catégories qui génère le plus de camionnage dans le modèle. Maintenant, si on peut alléger la situation, c'est tant mieux. L'AMT prend la moitié du terrain, donc vont générer moins de circulation. Si les 50 ne devaient venir que de nous, c'est un double de... finalement ce que je dis, c'est que nous, mettons qu'on prend 100% de l'augmentation, on est quand même bien desservi, puis on ne génère pas nécessairement un achalandage indécent.

En réponse à la deuxième question...

115 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

120 J'entends les mots, mais je ne suis pas sûr de comprendre le raisonnement. Je ne veux pas chicaner, mais difficile à comprendre comment fonctionne le raisonnement sur cette démonstration-là. Si vous pouvez me l'expliquer en d'autres termes, peut-être que je comprendrai.

M. DANIEL LAMARCHE :

125 À partir des modèles théoriques qu'on utilise, le *Trip Generation Handbook*, je ne
veux pas entrer dans un cours théorique, mais je vais essayer de résumer ou de vulgariser
le mieux. C'est basé sur des sites similaires avec des fonctions similaires, et c'est un recueil
d'études statistiques, d'analyses, qui ont été mises en volume, et à partir du nombre
d'employés ou du nombre de pieds carrés, il y a des formules mathématiques qui servent à
déterminer la génération de ces déplacements-là, avec le camionnage, la répartition modale,
130 en fonction de la répartition modale aussi, Comme j'ai exposé hier, selon l'enquête
origine/destination. Donc, dans ces 50 véhicules estimés ou projetés, il y a des véhicules de
tout acabit : livraison, comme il se fait partout, Purolator, petits camions, moyens camions, et
on arrive à 50 sur une journée, étalés sur une journée.
Je ne sais pas si c'est plus clair?

135 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Il semble pas qu'on puisse...Maintenant, comment vous faites la prédiction de 80% à
terme de la circulation qui y passerait par Marc-Cantin et 20% par Sébastopol?

140 **M. DANIEL LAMARCHE :**

Bien, ça c'est à partir des patrons de déplacements; on a décortiqué les patrons de
déplacements du secteur, les origines/destinations. Bien que la rue Wellington est
hiérarchisée plan de camionnage comme étant un axe de desserte de livraison, de par la
145 congestion qu'on a observée au carrefour Bridge-Wellington, comme on a démontré hier, on
s'attend à beaucoup de délestage sur Wellington; les gens vont... les camionneurs, le *Just
in time*, puis tout ça, ils vont opter plus pour le lien plus direct Marc-Cantin où il y a moins de
congestion, moins de conflits : piétons, stationnements, feux de circulation, les gens qui font
leur manœuvre de stationnement, donc, c'est une question d'éviter ou de gagner du temps.

150 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Mais comme dit madame, il peut y avoir l'inconvénient de voie ferrée à traverser,
155 donc de conflit d'usage avec les trains qui passent. Est-ce que

M. DANIEL LAMARCHE :

Pour la voie ferrée, je vais laisser Pierre-Jacques répondre, il est en discussion avec
le CN à cet effet.

160 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE :**

Lorsqu'on parle du 18 mois de mise en œuvre, de la réalisation du lien Marc-Cantin, dans ce 18 mois, c'est pas 18 mois de construction de rues, c'est que dans le 18 mois, on doit inclure, et le CN est déjà sensibilisée à cet égard-là, c'est que aujourd'hui, si on devait
165 traverser les voies ferrées qu'on prévoit traverser, oui, on aurait un sérieux problème, parce que aujourd'hui souvent les trains sont stationnées vis-à-vis les endroits où on prévoit traverser, de par leur longueur, de par la programmation des départs et arrivées.

Dans les négociations que nous avons avec le CN, dans le 18 mois, il est prévu une reprogrammation de certains stockages de wagons, la répartition de façon différente, afin
170 d'augmenter le dégagement de ces voies-là le plus longtemps possible.

Donc, aujourd'hui, oui, on aurait un problème, dans la programmation ou dans les discussions que nous avons avec le CN, c'est pour justement essayer de dégager le plus
175 rapidement possible et à des périodes beaucoup plus longues ces voies ferrées-là. Les trains, contrairement à la livraison ou à la circulation en général, c'est des horaires fixes, c'est très déterminé, on sait que tel train part à telle heure et il va passer à telle heure, à moins d'avoir des retards, évidemment, mais de façon générale, les trains sont programmés de façon systématique avec des horaires.

180 Si ensuite avec nos...tout comme on fait avec tous nos autres centres, que ça soit des marchés d'alimentation où on est dans un milieu urbain et il y a des limitations de livraison pour des heures de livraison dans les quartiers et dans les rues, on va appliquer la même règle avec nos locataires où on va leur dire, si vous avez de la livraison, on privilégie
185 telle plage à telle plage, telle plage à telle plage, afin de s'assurer pour eux, aussi, une question d'efficacité, pour ne pas qu'ils attendent, justement, une demi-heure à une traverse, quand ils auraient pu passer sur Wellington, puis rentrer vraisemblablement directement.

190 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Est-ce que cette contrainte que vous pouvez imposer, est-ce que vous pouvez l'imposer aussi pour que les gens choisissent un lien prioritaire, Marc-Cantin plutôt que Sébastopol?

195 **M. DANIEL LAMARCHE:**

Oui.

200 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Merci. Madame.

Mme KARINE TRIOLLET:

205 Alors ma deuxième question, c'est, toujours sur le camionnage. Ce que j'ai compris
de l'étude, l'étude sur les déplacements, c'est que ça visait à analyser l'impact qu'auraient
ces 50 camions, même si je mets un gros bémol sur le 50, sur la circulation et plus
particulièrement sur la congestion, donc sur le trafic aux heures de pointe. Et donc, l'étude a
conclu que le camionnage n'aurait pas vraiment d'impact dans le quartier parce que les
210 camions ne circulent pas aux heures de pointe.

M. DANIEL LAMARCHE :

C'est vrai.

215 **Mme KARINE TRIOLLET :**

 Peut-être que c'est vrai, mais je trouve que c'est un angle d'analyse qui est
extrêmement réducteur et donc je voudrais savoir s'il y a eu des analyses qui ont été faites
aussi sur l'impact du camionnage et non pas sur le trafic ou la congestion, mais sur la qualité
220 de vie des résidents aux alentours; mais je parle pas juste de la rue Congrégation,
Sébastopol, parce que s'il y a du camionnage sur la rue...sur l'ensemble de la rue
Wellington et qui longe la rue Sébastopol, bien, on peut imaginer qu'il y a tout ce qui est de
l'ordre du bruit, de jour comme de nuit, de la vibration, des problèmes de sécurité, des
problèmes de détérioration des chaussées, etc., etc. Parce que, bon, en tout cas, il est dit à
225 plusieurs reprises que le fait de modifier l'accès par Sébastopol, ça va avoir comme
conséquence d'enlever le camionnage dans les rues résidentielles.

 La rue Wellington, je sais qu'elle est zonée camionnage, je le sais, mais quand
même, elle est dans plein dans un secteur résidentiel. Donc, est-ce que oui ou non, il y a eu
230 cette analyse-là qui a été faite et sinon, est-ce qu'on pourrait pas l'exiger?

M. DANIEL LAMARCHE:

 Si vous permettez, je vais juste apporter une précision à votre question, au début de
235 votre question. Lorsqu'on parle de 50 véhicules lourds ou camions, c'est réparti sur une
journée, sur 8 heures, si on veut, une journée ouvrable. Les micro-simulations ont porté sur
des heures précises puisque les modèles sont basés sur une heure d'analyse. Donc, sur les
50, il y en a une proportion qui sont durant l'heure de pointe du matin et il y a une autre
proportion qui est durant l'heure de pointe de l'après-midi, et oui, ils ont été pris en
240 considération dans le débit total et pour les heures concernées.

Mme KARINE TRIOLLET:

 Mais, excusez-moi... Oui, si je peux me permettre, le camionnage c'est à toute heure
245 du jour et de la nuit et juste quand il y a eu de l'entreposage de neiges usées, par exemple,

ou quand il y a eu l'entreposage de papier, le camionnage c'était beaucoup plus que 50 par jour juste pour ces deux entreprises-là et c'était de jour comme de nuit.

250 Donc, ma question c'est, je comprends que vous avez étudié l'impact sur le trafic et sur la congestion, mais moi, c'est pas cet angle-là d'analyse qui m'intéresse, c'est plus l'impact sur la qualité de vie des résidants en termes de bruit, de vibrations, etc.

M. DANIEL LAMARCHE:

255 Il est certain que les scénarios qu'on préconise, à savoir l'accès via Sébastopol, les gens via Sébastopol entrent immédiatement au site; donc avec la reconfiguration et le déplacement du parc, comme on a montré hier, les gens accèdent directement au site, donc sont moins aptes à circuler via les quartiers résidentiels ou la trame de rues résidentielles. Et Marc-Cantin, le scénario Marc-Cantin, bien, vous connaissez comme moi la trame urbaine,
260 les véhicules de par leur itinéraire ne côtoient pas nécessairement les quartiers résidentiels.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

265 Oui, Monsieur Lefavre?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

270 Pour répondre directement à la question, c'est non. Non, parce que. Pour une fois je vais aller un peu plus loin que de dire oui ou non. La raison pour laquelle on n'a pas fait ça, c'est principalement parce qu'on ne nous l'oblige pas - puis la Ville, je pourrais demander au président peut-être si la Ville veut élaborer là-dessus - c'est que, comme vous l'avez dit, il y a une hiérarchisation du réseau. Il y a le réseau local, il y a le réseau régional, il y a les des dessertes locales, des dessertes régionales, les autoroutes, et tout, Wellington est identifié dans le plan de la Ville comme étant une artérielle qui permet le camionnage lourd.
275 J'imagine, puis je vais laisser la Ville répondre à cette question-là. Si jamais ça vient à un certain point, ils vont probablement revoir leur plan, mais à ce jour, j'imagine que Wellington peut encore très bien desservir pour du camionnage lourd et les contraintes liées à ça nous sont pas imposées à ce niveau-là.

280 Mais comme je vous dis, nous on va toujours privilégier Marc-Cantin. On n'a pas intérêt non plus ici, c'est, comme je l'expliquais hier au niveau des nuisances sur les usages qu'on prévoit faire dans nos centres; si on veut vendre des unités d'habitation, il faut s'assurer que le camionnage ne passe pas près de ces unités d'habitation, au même titre que les nuisances qui seraient générées par le site, ne viendra pas nuire au quartier
285 résidentiel. D'où la raison pour laquelle, on veut les sortir le plus rapidement possible du réseau où il est permis de faire du camionnage et de les rentrer dans notre site et ensuite dans notre site, on gère la nuisance à l'intérieur de notre site.

Mme KARINE TRIOLLET:

290

Ben, o.k.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

295

On va vérifier auprès de l'arrondissement. Alors, au fond, ce que madame évoque, c'est qu'il y a déjà un niveau de bruit, de vibrations, etc., qui est provoqué par le camionnage qui existe déjà, on amène du camionnage en plus, il ne semble pas que cet effet-là ait été étudié par le promoteur. Est-ce que la Ville, elle, et l'arrondissement, analysent ce point-là et est-ce qu'il y a des corrections que vous envisagez?

300

M. STÉPHANE TREMBLAY:

305

Bien, effectivement, la rue Wellington fait partie du réseau artériel, donc au niveau hiérarchique du réseau routier, on a les artères, on a les collectrices, puis ensuite on a les rues résidentielles. Donc, la rue Wellington dans cette portion-là fait partie du réseau artériel. La Ville de Montréal a également des routes de camionnage, donc des routes attirées au camionnage. La rue Wellington en fait partie.

310

Dans le cadre du projet ce qu'on veut éviter, c'est que les camions partent d'une rue artérielle et/ou faisant partie du plan de camionnage et passent par des rues résidentielles, donc des rues locales résidentielles pour se rendre au site. Donc, d'où l'importance de l'accès, soit un accès par Marc-Cantin et l'accès par, directement par Sébastopol en sortant les camions le plus possible des zones résidentielles.

315

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Est-ce que vous avez déjà les données globales des nuisances provoquées par le trafic lourd, le trafic de camionnage, dans le quartier?

320

M. STÉPHANE TREMBLAY:

Bien, au niveau des vibrations, j'imagine que c'est peut-être pris en compte dans certaines études globales, autant au niveau ferroviaire, etc., mais spécifiquement pour le camionnage, à ma connaissance, il y a pas d'étude de nuisances dans ce secteur-là.

325

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Sauf, évidemment, l'étude qui est en cours par le CN?

M. STÉPHANE TREMBLAY:

330

Oui, c'est ça, qui inclut par la bande ces nuisances-là.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

335

Et qui donne des données à la limite de l'emprise.

M. STÉPHANE TREMBLAY:

340

Exact.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

345

Bon, très bien. Alors, vous voyez, Madame, que ça n'a pas beaucoup été étudié et il n'y a pas de données. Merci. Alors Monsieur Gilles Roy, s'il vous plaît?

M. GILLES ROY:

Excusez-moi, ça a pris du temps.

350

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Vous êtes là, c'est ce qui est important.

M. GILLES ROY:

355

Sur la rue Wellington, bon, où est-ce qu'ils sont les trains, pas les trains, mais les *trucks*, toute cette affaire-là, bon, est-ce qu'ils vont rester là ou quoi? Parce qu'au fond, là...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

360

Expliquez-moi ça, là. Sur la rue Wellington, il y a des camions?

M. GILLES ROY:

365

Au fond là...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Au fond de quoi?

370 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

Je pense que Monsieur fait partie de Transport Raymond.

375 **M. GILLES ROY:**

Oui, oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

380 De?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

Transport Raymond, qui ne fait pas partie du site.

385

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

O.K. Donc, vous parlez de Transport Raymond, vous, là. Ça, je ne connais pas ça.

390 **M. GILLES ROY:**

Bon, ça adonne d'un même moment que le CN, toute. Bon, est-ce que vous laissez ça de même ou quoi?

395 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Le monsieur a répondu qu'il n'y touche pas, donc il n'y a pas de...

M. GILLES ROY:

400

Bon, ça, ça veut dire ça, le CN, qu'est-ce qu'ils vont faire là dedans?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

405 On ne le sait pas.

M. GILLES ROY:

Vous le savez pas, bon.

410 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Pour l'instant on ne le sait pas, j'ai pas de représentants du CN mais... ah, la municipalité a des informations. Allez-y.

415 **Mme JULIE NADON :**

Si vous parlez effectivement de Transport Raymond, les dernières informations qu'on a, c'est que Transport Raymond cherchait à se relocaliser plus près, plus dans l'Est, mais actuellement la relocalisation n'avait pas lieu et il n'y a pas d'acquéreur non plus de la propriété. Donc, les activités qui ont lieu actuellement chez Transport Raymond continuent d'avoir lieu.

420 **M. GILLES ROY:**

425 Resté là?

Mme JULIE NADON :

Oui.

430

M. GILLES ROY:

Bon, excusez-moi, mais...

435 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Mais il y a une hypothèse qu'ils déménagent, si j'ai compris?

440 **M. GILLES ROY:**

Oui. O.K. Puis l'autre, les trains qui vont aller là, est-ce qu'ils vont trouver où est-ce que c'est qu'on va avoir des logements.

445 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Des trains qui vont...

M. GILLES ROY:

450 Le CN, est-ce qu'il va avoir des trains qui vont s'en aller, passer par là ou s'ils vont...couper complètement, parce que là, comme c'est là, il y a les trains qui, bien, ils passent pas là, hein, par rapport que ça a passé au feu toute cette affaire-là, mais par

contre, il y a des rails, ces affaires-là, toute, fait que là, qu'est-ce que vous voulez faire avec ça, là?

455

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Bon, est-ce que vous pouvez... Il a évoqué l'existence de rails sur le terrain...

460

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

C'est certain que l'activité ferroviaire de par la venue de l'AMT sur le site, il va y avoir un maintien de l'activité ferroviaire et probablement une augmentation du nombre d'utilisations de voies ferrées dans ce secteur-là.

465

M. GILLES ROY:

Parce ce que ça, cette affaire-là, ça fait quasiment deux ans qu'on voit à ça, puis on l'a jamais vu la question au nom de l'habitation, elle l'a. Ils veulent nous faire des habitations là. Parce que ça fait deux ans, vous allez arrêter de faire ça, puis dire, on va mettre des habitations... faire des affaires, puis au bout de deux ans, c'est la même *mautadite* affaire tout le temps, toute cette affaire-là. M'a dire comme, c'est beau d'arriver puis dire, ah, l'argent est là, mais l'affaire qu'il y a c'est...

470

475

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Donc, vous trouvez que c'est long, vous, c'est ça que vous trouvez?

480

M. GILLES ROY:

Oui, oui.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

485

Mais on avance, par exemple, parce que...

M. GILLES ROY:

Oui, oui, je sais.

490

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Mais c'est pas assez vite pour vous?

M. GILLES ROY:

495

Non, puis il faut attendre encore. O.K. En vous remerciant beaucoup, bye.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

500

Merci, Monsieur. Voilà. Monsieur Yvon Leclerc, s'il vous plaît? Monsieur Pierre Séguin? Madame Natasha Alexandroff?

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

505

Messieurs, Dames, bonsoir.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

510

Bonsoir, Madame.

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

515

Je voulais d'abord rectifier quelque chose. L'autre soir, je me suis un petit peu emportée contre mon arrondissement, puis je voulais préciser que c'était au niveau politique, que je n'avais rien contre les gens qui travaillent ici, qui font à 95%, parce qu'il ne faut quand même pas dire qu'ils sont parfaits, ce serait un problème après, là ça se passe très bien avec eux. Alors je voulais juste rectifier ça.

520

Alors moi j'ai naturellement plus de questions que ce qu'il faudrait, mais on va essayer de faire vite, si vous le permettez.

525

Moi je voudrais savoir, l'AMT a prévu de faire un mur pour atténuer le son, puis quand je vois la largeur et la hauteur du mur qu'il faut faire là ou du moins du talus et que je vois le passage qu'on a prévu de l'autre côté de la rue Sébastopol, je me pose la question de savoir comment ils vont faire et, deuxièmement, la dernière fois qu'on s'était vu à la pré-consultation publique, l'AMT nous avait assurés qu'elle n'avait pas besoin de cet accès. Alors maintenant, elle a changé d'avis. Et puis moi je pensais que l'AMT c'était un endroit, bien, où c'est difficile d'entrer si on n'a pas d'autorisation sur leur terrain et là il va se trouver qu'il va y avoir des camions qui vont passer là tout le temps.

530

Alors j'ai des petites questions que je me pose pour savoir s'ils sont dans leur décision par rapport à cette entrée-là, comme ils sont dans leur décision par rapport au reste. Je pense que peut-être il va y avoir des surprises, si un jour ils disent, nous on ne veut plus que rien passe devant chez nous. Alors on voudrait pas sacrifier...enfin, de toute façon, selon nous, il y aura pas de parc sacrifié, mais s'il devait l'être et qu'un jour cette entrée-là

535

est fermée, je vous jure que ça va pas être drôle dans le quartier. Alors ça c'est une de mes questions.

Est-ce que vous voulez qu'on parte là-dessus?

540

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Oui, on va partir là-dessus, déjà on a des choix. Est-ce que le représentant de l'AMT, Monsieur Houle, est-ce que vous avez changé de position ou de discours entre la première période de consultation et maintenant?

545

M. DENIS HOULE :

Non, c'est-à-dire que nous on est en train de regarder avec nos ingénieurs comment on peut concilier la circulation, le talus antibruit, les mesures de sécurité. Alors on est en train de vérifier ça à l'interne. On n'a pas de dessins puis de coupes précises, on n'a pas les volumes exactement de sols qu'on veut confiner dans des talus; par contre, on est d'accord avec le principe, puis on soutient l'accès par Wellington qui rentre sur le terrain. Ça on va incorporer ça dans nos plans.

550

555

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Est-ce que ce mur pour...il y aurait un mur pour atténuer le son?

560

M. DENIS HOULE:

C'est-à-dire que ce qu'on considère c'est le même principe qui est appliqué par Samcon et Mach qui est de créer une butte qui servirait d'écran visuel et sonore en même temps que ça permet de confiner des sols contaminés. C'est le même principe.

565

Au niveau de la sécurité, ce que madame dit, c'est vrai. C'est sûr que nous ce chemin-là, il ne va pas rentrer dans la cour de stationnement des trains, mais, dans le fond, il y a moyen de l'installer à l'extérieur de notre cour.

570

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Donc, vous assureriez à la fois l'existence d'un talus, mais la privauté de votre site?

M. DENIS HOULE:

575

Exactement, c'est possible ça.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

580 Alors et pour le reste, vous êtes en discussion avec le promoteur, avec Mach sur l'accès Sébastopol.

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

585 Merci, Monsieur. Au sujet de cet accès, je me demande pourquoi est-ce que c'est pas encore ouvert, parce qu'on s'est fait dérangé d'une façon incroyable à un moment donné, on s'est, pour ainsi dire soulevé pour que ça s'arrête. On a dit, bon, bien, il faut qu'on fasse l'ouverture sur Sébastopol. L'arrondissement a fait des aménagements, il y a une ouverture qui s'est faite sur le côté; puis là, il n'y a plus rien qui passe.

590 Alors je me pose des questions. Si maintenant, vous n'en avez pas besoin, pourquoi est-ce que vous en aurez besoin plus tard de cet accès sur Sébastopol?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

595 Est-ce qu'il est bloqué actuellement l'accès sur Sébastopol?

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

600 Bien, il ne fonctionne pas, il y a personne qui ouvre la porte pour que les camions passent.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

605 Très bien. Monsieur Lefavre?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

610 Alors l'urgence que madame invoque lorsqu'il y a eu les interventions qui ont été faites par la Ville et par nous pour ouvrir le plus rapidement possible cet accès-là, c'est au moment...c'est suite à l'incendie où un programme pour sortir, justement, les débris de l'incendie, avait été planifié avec la Ville. Donc, à ce moment-là, tout ce qui était des résidus des incendies à ce moment-là est passé. Pour ce qui est d'après cette période-là, le site génère pratiquement rien actuellement comme circulation, comme nuisance, comme véhicules lourds.

615 L'accès actuellement a été fait d'une façon temporaire pour des raisons d'urgence et des raisons, justement, de quiétude pour pas que les centaines de camions qui sortaient avec les résidus de papier, avec les résidus de métaux, passent dans le quartier résidentiel.

620 Donc, à ce moment-là, il y avait une organisation du site qui a été faite en conséquence où il y avait un gardien qui pouvait contrôler l'entrée et sortie à cet endroit-là.

Ça reste un site qui doit être maintenu de façon sécuritaire de par sa grandeur, de par les possibilités de vandalisme, par l'usage ferroviaire qu'il y a là, on peut pas laisser sans surveillance cet accès-là et il n'a pas encore été aménagé pour répondre à ces fins-là.
625 Dans l'éventualité future où cet accès-là devient l'entrée prioritaire, les mesures d'aménagement seront faites en conséquence pour que cet accès-là puisse servir.

Dernièrement, on a eu un certain achalandage dans le site. Je sais pas s'il y en a qui ont constaté. On a plusieurs dizaines de camions qui entrent dans le site actuellement en
630 prévision d'un projet, et à ce que je sache, ni la Ville, ni nous, avons eu aucune plainte que ce soit, et les gens aujourd'hui, ces camions passent par cet accès-là, parce qu'on sait que c'est une intervention spécifique. Donc, on a un intervenant qui est là, parce qu'on sait qu'on a une augmentation d'achalandage. On a eu, mardi, jusqu'à 70 camions qui sont rentrés dans le site, donc ça veut dire 140 mouvements, à ce que je sache, il y en a zéro qui est
635 passé dans le secteur résidentiel.

Donc, on s'en sert lorsqu'il y a un besoin, lorsqu'on sait qu'il y a une augmentation de volume. Éventuellement, lorsque le site sera en pleine opération, bien, là ça deviendra un aménagement permanent et fonctionnel.

640

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Mais ces 70 camions dépassent votre prévision de 50?

645

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

Oui, vous avez raison. C'est dans le cadre du projet de revitalisation et de réhabilitation environnementale. Nous avons eu une opportunité d'avoir des sols de catégorie A, donc de faire des ouvrages qui se font ailleurs dans la Ville, il y avait des sols
650 de bonne qualité qui serviraient dans notre programme de réhabilitation à faire le mètre de bons sols.

Donc, ce n'est pas de l'activité directement liée à l'activité industrielle du site, c'est une activité où on stocke actuellement du bon matériel en prévision de faire le site.

655

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Donc, c'est aussi quelque chose de ponctuel et qui n'est pas...

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

660

Très ponctuel et exceptionnel.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

665

Très bien.

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

670

Moi quand je me suis enquis de pourquoi on n'avait pas ouvert cette entrée-là, on m'avait dit que quand il y avait eu le feu, bon, il y a eu un bris de ligne électrique et qu'il n'y avait plus d'électricité pour faire marcher la grille. Alors c'est un peu long, parce que vous me dites ça, et moi j'ai entendu autre chose, et vous dites, on n'a rien dit dans le quartier. Dans le quartier, tout le monde bout, le couvercle sur la casserole va sauter, parce qu'on veut nous enlever notre parc pour passer des camions-remorques. Mais là, actuellement, on passe des camions réguliers dans le quartier, alors qu'ils pourraient passer par le côté. Alors ça, on trouve ça un petit peu...moi je vous le dis là...

675

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

680

Alors qu'ils pourraient passer par où?

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

685

Bien, par la fameuse entrée qu'on n'ouvre pas. Alors qu'elle est là, que les autorisations sont faites, la fameuse rue Sébastopol, sans enlever le parc, les camions réguliers peuvent passer par là et ne déranger personne. Alors là on se fait dire, oui, vous avez rien dit, on a passé des camions. Bien sûr qu'on dit rien, on sait que c'est fermé, mais il va falloir à un moment donné que vous fassiez quelque chose.

690

Moi je vais faire un *deal* avec vous, o.k. 18 mois, passez tous les petits camions réguliers par Sébastopol, puis on vous permet de faire passer les doubles-remorques dans le quartier jusque dans 18 mois. O.K. Comme ça vous n'êtes pas obligés d'enlever le Parc Congrégation. Est-ce que ça vous va, ça?

695

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Je ne suis pas là pour faire des négociations.

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

700 Non, mais c'est parce que, vous comprenez que c'est en attendant qu'on ouvre en
arrière pour 18 mois qu'on va nous faire sauter un parc, alors qu'on est des gens en déficit
de verdure dans le quartier. Moi je fais partie de l'opération populaire d'aménagement; on a
fait un mémoire sur les parcs, vous pouvez leur demander. On a fait un mémoire sur les
parcs et on n'a pas assez de parcs.

705 Et plus il y a du monde qui va rentrer à Pointe-St-Charles, moins on va avoir de
quantité nécessaire par personne du point de vue verdure. Même si on nous donne des
10%, là. Alors on veut nous enlever un parc pour que les semi-remorques puissent tourner,
parce que les petits camions ils peuvent, je veux dire, les petits camions, attention, les
710 camions, les gros camions à benne peuvent passer, mais parce qu'on a des doubles-
remorques parce que c'est plus facile pour transporter des voitures, d'un monsieur qui n'a
pas le droit d'être là, on voudrait quand même que, bon, bien, ça serait ben mieux d'enlever
le parc parce que les camions vont tourner.

715 Alors moi je vous propose ça, je vous dis pas de me répondre tout de suite, mais je
suis sûre que dans le quartier, tout le monde va être bien content, et ils vont les endurer
pendant 18 mois les... parce qu'il y aura pas tant que ça des camions à double-remorques
qui vont passer dans le quartier et c'est dans ma rue que ça passe.

720 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Juste un instant, je vais avancer un petit peu dans cette question-là. Monsieur, est-ce
que la demande de l'ouverture par Sébastopol et donc de l'empiètement sur le parc, et vous
avez évoqué qu'il y aurait une compensation pour ce parc-là, mais elle repose sur quoi, elle
725 repose sur la nécessité de passer des camions-remorques ou tout camionnage?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

730 La réponse à cette question-là est sur le fait que la géométrie ne permet pas tous les
types de camions et la provenance de toutes les directions; les rayons actuels ne le
permettent pas. En déplaçant le parc, ça augmente les possibilités d'augmenter les rayons,
donc d'augmenter les possibilités de virage de tous types de camions provenant de toutes
les directions.

735 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Madame semble évoquer l'idée que vous en avez besoin que pour 18 mois et que ce
besoin-là ne serait pas un besoin permanent; est-ce que pour vous ce besoin est
740 permanent?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

745 Oui, je dis que cet accès-là, oui... besoin d'une façon permanente. Je n'ai pas de besoin que pour 18 mois. Ce qu'on dit depuis le début, c'est qu'un terrain de plus de 2 millions de pieds carrés, lié à des fonctions commerciales/industrielles, ne peut pas être desservi que par un seul accès.

(DISCUSSION INAUDIBLE DANS L'ASSISTANCE)

750 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Ça va, Madame?

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

755 Non, pas du tout. C'est parce que moi je conteste pas du tout qu'ils n'ont pas besoin Sébastopol plus tard, ce que je conteste, c'est que les camions qui peuvent pas tourner là, peuvent pendant 18 mois passer dans le quartier et après passer par Cantin. Donc, ils ont pas besoin de déplacer le parc. Et je m'excuse, ils ne déplacent pas le parc tel qu'il est, où il y a des arbres qui nous protègent du bruit et de la poussière et de la pollution, on va avoir un parc qui va faire des...qui va être un parc de jardinage; c'est pas du tout la même chose.

760 Et puis un parc de jardinage, là à la Ville, c'est pas la Ville qui va s'en occuper, c'est les citoyens qui vont s'en occuper. Et ce parc-là, il n'appartient pas encore au Groupe Mach, il appartient au CN. Ça fait que s'ils se fâchent entre eux deux, là, bien nous, là, on est marron, parce que, de toute façon, on déplace pas un parc quand il y a des arbres qui ont l'âge des arbres qui sont là. Il y a 15 pommiers là dedans et nous on veut pas. Alors on trouve que pour la durée de 18 mois, et en parlant de 18 mois, si vous lisez l'avis du Conseil du patrimoine, qui a été fait quand même après les pré-consultations, sur la deuxième ligne du deuxième paragraphe, ils disent qu'il y a un accord qui a été fait avec le CN pour pouvoir faire une ouverture en arrière. Ça veut dire que si cet accord est fait depuis ce temps-là, ça, ça veut dire qu'on n'est pas loin de la fin du 18 mois. Alors il y a une mauvaise volonté quelque part.

775 Moi j'ai appelé le Conseil du patrimoine pour leur dire, est-ce que vous avez une preuve de ça, est-ce que je peux m'appuyer là-dessus, on a eu aujourd'hui un retour d'appel en disant que c'est des papiers qui sont entre des compagnies ou quelque chose comme ça, que ça peut pas actuellement être rendu public. Donc, ça veut dire que ça existe. Alors s'il y a un accord qui est fait actuellement, bien, faites quelque chose.

780 Et puis au lieu de faire des passages à niveau sur deux *tracks*, le gouvernement fédéral en ce moment distribue l'argent à pelletées, allez vous chercher de quoi faire avec l'arrondissement puis la Ville de Montréal une passerelle qui va rejoindre le futur

785 déplacement de l'autoroute. Les gens de la Société du Havre vous ont dit à la dernière fois
que c'était possible, faites tout de suite un pont qui passe par-dessus tous les rails et on
aura plus de problème de trains qui sont là, qui sont pas là, puis ça va être fait tout de suite.
Ça coûte plus cher, d'accord, mais ça va être fait tout de suite.

790 Alors moi je trouve qu'on est en train de couper les carottes en 4, alors qu'on peut
les mettre dans le plat en un seul morceau.

À part ça, est-ce que vous avez pensé à la solution, peut-être la plus chère, mais la
plus finale?

795 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Monsieur Lefavre?

800 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

C'est sûr que c'est le modèle idéal. À ce moment-là, il faudrait demander au
provincial, au municipal et au fédéral s'ils sont prêts à participer également, parce que nous
on n'a pas les moyens.

805 **Mme NATASHA ALEXANDROFF:**

810 Moi je peux comprendre ça, mais quand je pense que la Ville de Montréal a dépensé
300 millions pour déplacer le Bell Téléphone sur l'Île-des-Sœurs, ça coûte, quoi, 5 millions
de faire une passerelle. Même si ça coûte 10 millions, je m'excuse, là, mais il faudrait peut-
être que ça bouge quelque part.

815 Je vous fais le messager, j'espère que vous en mourrez pas, mais ça pas de sens
qu'on trouve pas l'argent pour faire une passerelle qui va se faire d'ici 10 ans. Pourquoi on
l'a fait pas tout de suite, puis qu'on arrête de couper les cheveux en 4, on est dans un
quartier qu'il faut respecter. Et je sais que Pointe-St-Charles a toujours une réputation de
petites gens et les petits pains, puis les machins comme ça. Mais c'est plus vrai, si ça ne l'a
jamais été. Alors je pense qu'il faudrait qu'on ait un peu plus de respect envers la population
de ce quartier.

820 J'avais aussi une question sur les sols, si vous me permettez, Monsieur le Président?
Je voudrais savoir combien de temps dure la toile de protection qui se trouve entre le sol
contaminé et le sol, le nouveau sol qu'on va mettre par-dessus. Parce que moi je sais qu'on
fait des beaux talus, vous êtes pas les seuls à le faire, il y en a un dans le Parc Le Ber, où
les enfants jouent, mais je sais moi, que le plastique, le caoutchouc, ça a une durée de vie,
825 20 ans, 30 ans, 40 ans, qu'est-ce qui va se passer après?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

S'il vous plaît, Monsieur?

830

M. SERGE PANASUK:

Vous parlez d'un contexte particulier qui est une utilisation récréative dans lequel j'ai pas les détails, où je comprends qu'ils ont mis une membrane imperméable pour séparer des sols contaminés des sols qui sont propres. À ma connaissance, et les gens du ministère pourront peut-être répondre, l'utilisation de membranes comme ça est exceptionnelle.

835

Sur le projet et dans les approches d'analyse de risques courantes, on met pas de membrane imperméable pour séparer les sols propres des sols contaminés. On met, soit une membrane imperméable, un géotextile, et l'objectif du géotextile, souvent, c'est d'avoir une barrière pour que les gens puissent reconnaître qu'effectivement c'est pas le niveau distinct des sols propres, des sols contaminés, dans l'éventualité qu'il y ait des excavations. Elle n'est pas nécessaire pour séparer les sols propres des sols contaminés; c'est une indication.

840

845

Ça fait que dans le projet, présentement la façon qu'il est déposé, il n'y a pas de membrane imperméable de prévue entre les sols propres et les sols contaminés. Donc, du fait, il n'y a pas d'inquiétude sur la durée de vie de cette membrane-là, parce qu'on n'a pas besoin d'imperméabiliser le site.

850

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Donc, il n'y a pas de...mais il y a une toile géotextile que vous mettez entre le sol contaminé et le sol...

855

M. SERGE PANASUK:

Pas partout. Dans les secteurs où on prévoit qu'ils pourraient avoir besoin d'accéder, souvent c'est prévu. C'est du cas par cas qui est défini selon l'utilisation qui est prévue de certains secteurs. Un exemple, typiquement dans le mur-écran, cette séparation-là dans la mise en place d'un géotextile est prévue. Généralement sur les grandes surfaces planes, si ce n'est pas prévu, ce n'est pas mis en place. Et donc c'est dépendant de l'utilisation future et du besoin d'être capable dans le futur les sols propres des sols contaminés.

860

865

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Allons plus loin. Donc, cette toile-là n'a pas pour fonction d'imperméabiliser, mais d'être une référence pour comprendre où est le terrain contaminé?

870 **M. SERGE PANASUK:**

Exact.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

875 C'est un indicateur?

M. SERGE PANASUK:

C'est un indicateur.

880

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

885 Bon, est-ce qu'il y a migration de la contamination des sols contaminés vers le nouveau sol sain que vous avez déposé. Au fond, quelles sont les garanties que nous avons que le sol contaminé reste en dessous et ne migre pas, soit directement, soit indirectement, vers la surface?

M. SERGE PANASUK:

890 Des sols, par définition, ne migrent pas, à moins d'avoir une intervention humaine qui ferait de mélanger des sols. Les sols une fois en place, ce sont des matériaux qui sont inertes, ça ne bouge pas. Et je vous dirais, dans une approche plus scientifique, que la demande du ministère de mettre un mètre de sol propre, elle est conservatrice. Dans d'autres juridictions ailleurs dans le monde, ce n'est pas un mètre qui est requis, c'est moins
895 que ça : ça peut être 20 cm, ça peut être 30 cm. L'objectif de ce que je comprends du ministère de l'Environnement de demander un mètre, c'est pour avoir une marge de sécurité accrue pour effectivement limiter le potentiel d'excavation au-delà de ce mètre-là et donc du mélange de sol fait par l'homme ou pour des petits éléments. Il y a une marge de sécurité dans ce qui est déjà prévu.

900

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Est-ce que cela est vrai de toute forme de contamination? Est-ce qu'il y a des gaz, par exemple, qui peuvent migrer?

905

M. SERGE PANASUK:

910 Sur le projet ici, il y a que les sols aux hydrocarbures qu'il pourrait y avoir une petite portion de ce qu'on appelle nous des volatiles. Il y a très peu de sols affectés par des hydrocarbures légers pour lesquels il y a des fractions de volatiles plus importantes. Je vous dirais que c'est pas une problématique comme ça l'est typiquement dans une station service sur le site ici. On n'a pas affaire avec ce type de problématique-là sur le site.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

915 Et il n'est pas rare, par ailleurs, qu'on assiste dans le terrain réel à des glissements
de terrain, à des effets de gel et dégel, qui font que le terrain se déplace un peu. Quand
j'étais petit gars, quand on faisait des jardins, on disait que les pierres poussaient; on sait
qu'à la longue hiver après hiver, on ressort des pierres d'un jardin, parce que le gel fait
monter les pierres sur du long terme. Est-ce qu'un phénomène comme celui-là peut se
920 produire dans le cas de sols contaminés qui peuvent être des graviers, des morceaux de
brique, des résidus de tout genre et qui peuvent tranquillement migrer vers la surface?

M. SERGE PANASUK:

925 À ma connaissance, c'est pas une problématique qui a été rencontrée ou
spécifiquement considérée dans les aménagements. Ça fait 20 ans que je fais de
l'environnement, oui, effectivement, le fait que les cailloux à très long terme où effectivement
qui sont la profondeur de sol qui subit l'action du gel-dégel, il peut avoir des pierres qui
montent. Je vous dirais, à mon avis, je pense que les gens du ministère pourraient répondre,
930 c'est une des raisons pourquoi effectivement ils ont pris une approche plus sécuritaire en
demandant qu'il y ait effectivement un mètre de sol propre.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

935 Très bien. Monsieur Goulet, bonsoir. La politique qui est actuelle, de cette politique
de sol de gestion par analyse, elle est en place depuis combien de temps?

M. YVON GOULET:

940 Comme je disais hier soir, depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2002, mais le
règlement qui permettait l'application de cette loi-là est entrée en 2003. Depuis 2003, il y a
beaucoup de projets utilisant l'analyse de risques où on utilise simplement un mètre de sol
propre, je dirais que la majorité du temps, on n'a pas de géotextile ou de membrane qui
sépare les deux.

945 Et c'est dans le cadre du suivi qui est inscrit à l'avis de restriction d'utilisation que le
propriétaire doit s'assurer que les mesures de mitigation qui sont prévues le sont. Et c'est
pour ça qu'on demande un suivi annuel, par exemple, si on dit qu'il doit avoir une dalle de
béton de 15 cm d'épais sur 40 cm de pierre et que le monsieur fait une ouverture pour aller
950 travailler dedans, il est prévu dans l'avis de restriction d'utilisation qu'il doit remettre en place
les mesures de mitigation initialement prévues.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

955 Mais on n'a pas de pratique sur 30 ans ou 40 ans de cette chose-là?

M. YVON GOULET:

Non.

960 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Est-ce qu'on en a ailleurs dans le monde?

M. YVON GOULET:

965

Ça, je ne pourrais pas répondre. Je voudrais juste rajouter...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

970

J'essaie de voir s'il y a des effets à long terme. Qu'à court terme on me dise qu'il y a pas d'effet, je ne doute pas; mais sur du long terme, sur du 30 ans...

M. YVON GOULET:

975

Comme disait monsieur, le mètre, c'est sûr que c'est une mesure très conservatrice et qu'effectivement l'objectif c'est de couper le contact, mais par ailleurs il y a une autre raison derrière ça, c'est le volet écotox. Moi je suis pas un spécialiste, je suis pas de ce domaine-là, mais...

980 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Ce que vous appelez l'écotox, c'est l'éco-toxicité?

M. YVON GOULET:

985

C'est la vie de tous les organismes et de la végétation, il semblerait qu'avec un mètre de sol propre, ça assure la pérennité de la vie de tous les organismes possible qu'on retrouve dans les sols.

990 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Mais il n'y a pas d'études de terrain effectuées sur un long terme?

M. YVON GOULET:

995

Bien, il y en a un, c'est-à-dire que tous les...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Oui, mais si l'expérience date de 2003, il n'y a pas une longue histoire.

1000

M. YVON GOULET:

Mais il y a eu des projets avant ça, des projets pilotes qui ont été faits, mais que je ne connais pas. Mais, selon moi, il n'y a pas de problème. Parce qu'on comprend que la mesure de mitigation, qui est le mètre propre, il y a une obligation de s'assurer par le propriétaire qu'elle est là.

1005

D'ailleurs, même si le terrain est vendu, puisque cet avis-là est inscrit au registre foncier, ça appartient pas à un individu, mais à l'immeuble. Donc, ça suit l'immeuble : celui qui acquiert l'immeuble a la même obligation. Et si à un moment donné le ministère, pour une raison quelconque, un résidant nous appelle et pose des questions, on peut aller faire une inspection et si effectivement on constate qu'il n'y a plus le mètre de sol propre, bien, c'est certain qu'on va communiquer avec le propriétaire et on va lui demander de faire ce qu'il doit faire.

1010

1015

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Sauf que comme l'a dit le monsieur hier, il y a une contrainte d'usage à perpétuité qui est fixée par cette mesure-là?

1020

M. YVON GOULET:

Exactement. Il y a un avis de restriction qui est inscrit au registre foncier et tant que la personne ne réhabilite pas le terrain aux critères ou aux valeurs-limites, ça demeure.

1025

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Très bien.

1030

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

Dans les fameux murs qu'on voit tout autour, il y a des espaces de jardin pour faire des jardins communautaires; vous comprenez que la fameuse mesure de mettre une toile là, pour dire aux gens, attention, ne dépassez pas cette limite-là, combien de temps elle dure cette toile? Puis dans 20 ans, dans 30 ans, vous pensez qu'il y a quelqu'un qui habitera là qui aura la mémoire de se dire, ouais, tu sais ce terrain-là était contaminé? C'est un petit peu ça qui me fait peur, parce que les gens vont planter des légumes, je veux pas faire mon emmerdeuse, là, mais à un moment donné, on nous a fait arrêter tous les jardins communautaires à Pointe-St-Charles parce qu'on s'est aperçu qu'il y avait en dessous, à un

1035

1040 mètre plus bas, il y avait de la contamination, alors que ça faisait 40 ans qu'on mangeait de ces affaires-là. Mais c'est parce que la balance va des deux côtés, alors c'est pour ça que je me posais la question.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1045 La question est légitime, Madame. Elle n'est pas illégitime, elle est légitime. Est-ce qu'il y aura dans le plan des jardins communautaires au dessus de sols contaminés?

M. SERGE PANASUK:

1050 Effectivement, dans le projet d'aménagement qui est sur la table maintenant, dans le concept, il y a effectivement des zones de jardins qui sont aménagés dans les murs. Le détail de ces aménagements-là et les discussions sur comment ils doivent être faits pour que ça soit satisfaisant à la fois pour le promoteur, la Ville et le ministère de l'Environnement, ne sont pas complétés.

1055 Ça fait que ce que je peux dire, c'est qu'il n'y a rien comme savoir une situation d'avance pour être capable de faire le nécessaire pour prévenir qu'il y ait un problème. Ce qui n'était pas le cas dans beaucoup de jardins qui avaient été faits sur des terrains pour lesquels il n'y avait pas d'information.

1060

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

D'accord.

1065

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Oui, Monsieur Goulet?

1070 **M. YVON GOULET:**

1075 Simplement dire qu'effectivement il y a eu une problématique et des gens de la santé sont impliqués dans la problématique des jardins communautaires. Et si, par exemple, dans le futur projet, il y a un jardin communautaire qui apparaît, un, il va être bien localisé sur des plans, ensuite de ça, les mesures à mettre en place, c'est la Direction de la santé publique qui doit décider.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1080 Alors est-ce que vous dites que les autres terrains communautaires, jardins communautaire l'avaient été sans cet examen préalable?

M. SERGE PANASUK:

1085 Bien, bien sûr. Mais ce que je veux dire, c'est que c'est la Direction de la santé publique qui est aussi impliquée dans ces dossiers-là et ça relève vraiment de leurs responsabilités.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1090

Madame Nadon?

Mme JULIE NADON :

1095

J'aimerais rajouter, au niveau du Service d'infrastructures et de l'environnement, il y a des directives qui sont en train d'être mises en place pour les futurs jardins. Dans le cas qui nous concerne, il est possible, fort possible, que si jardin il y a, que ça soit dans des bacs, que ce soit obligatoire, qu'ils soient installés dans des bacs et non dans le mètre de sol propre.

1100

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

D'accord.

1105

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Donc, ça, c'est une éventualité qui a été exprimée. Merci. Ça va, Madame?

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

1110

Oui, ça va.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1115

Donnez une chance au suivant, s'il vous plaît.

Mme NATASHA ALEXANDROFF:

O.K. Je vais vous laisser. Merci beaucoup.

1120

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

C'est très bien. Monsieur Sébastien Pagé? Bonsoir, Monsieur Pagé.

M. SÉBASTIEN PAGÉ:

1125

Je peux concevoir qu'un promoteur immobilier est à la recherche de profits. Je crois que Samcon a bien fait ses devoirs. Par contre, j'ai beaucoup plus de misère avec l'administration de la Ville qui est supposé défendre un peu les intérêts collectifs. Et là, moi en tout cas, la dame en arrière pardonnait, mais moi je pardonne un peu moins, parce que d'abord au niveau du zonage industriel, la Ville donne carte blanche au promoteur en lui donnant une zone 4 ou de nuisance. Il n'y a aucune restriction. Donc, en plus Samcon dit, puis Mach, disent que dans le fond ils veulent avoir des locataires de qualité, industriels, mais ils font quand même une demande de zonage nuisible. J'ai de la misère à voir un peu qu'ils vont avoir des locataires de qualité pour ça.

1135

Mais mon point de vue aussi, c'est au niveau de la circulation. Là je vois aussi, encore, que l'administration de la Ville donne encore carte blanche dans le fait que Pointe-Saint-Charles est enclavé. On a le Pont Victoria et le Pont Champlain et à chaque fois qu'il y a un problème au niveau de la circulation sur un des ponts, ça s'envenime rapidement. Parce que la circulation, qu'est-ce qu'elle fait, elle veut se détourner vers l'autre pont.

1140

Donc, Wellington devient souvent un terrain de stationnement. Donc, là, ici, on veut alourdir la circulation, quasiment passer au double. J'ai regardé sur les cartes qu'ils ont offertes, et là, sur la rue Sainte-Madeleine il y a 240 quelques passages, je ne sais pas qu'ils calculaient, puis ils prévoyaient le double par jour. Donc, à un moment donné, c'est que ça va alourdir considérablement.

1145

Il y a aussi les camions. La plupart des camions vont passer sur Wellington. Ils vont traverser d'ouest en est le passage sur Wellington pour aller prendre Sébastopol. Donc, moi j'ai de la misère à concevoir que dans un zonage résidentiel, on permette, justement où il y a un zonage commercial et industriel, plus industriel depuis longtemps, que là l'industriel vienne empiéter sur le résidentiel.

1150

Monsieur dit qu'il y a 2 millions de pieds carrés. Pourquoi, en plus il faudrait quelques pieds de plus carrés sur le résidentiel? Donc là, à un moment donné, nous c'est qu'on s'est installé pour avoir une vie paisible dans Pointe-Saint-Charles, on est bien heureux, par contre, là c'est nous qui vont subir l'impact négatif, parce que sur la rue Sainte-Madeleine il va avoir beaucoup plus de passages pour aller vers le projet résidentiel.

1155

C'est sûr que dans le projet Samcon, c'est pas eux qui vont subir, parce qu'eux c'est la fin; c'est nous qui vont avoir une diminution de la valeur de nos maisons parce qu'il va avoir des nuisances.

1160

Donc, j'ai de la misère à concevoir qu'on ne force pas le promoteur à justement ouvrir Marc-Cantin et de pas leur faire accéder. Et j'ai de la misère aussi à comprendre, parce que dans le fond monsieur Lamarche, qui a fait la gestion de la circulation, qu'il disait

1165

1170 que l'impact que ça aurait, ça va alourdir le trafic, surtout le soir, on le sait bien que c'est le soir, que ce soit pour rentrer ou pour sortir; parce que nous on vit la difficulté d'entrer dans Pointe-Saint-Charles, parce que moindrement qu'il y a les ponts, le centre-ville, des fois ça peut nous prendre une heure et demie-deux heures pour quasiment rentrer, c'est vraiment les pires moments, mais ça peut arriver souvent l'hiver.

1175 Donc j'ai de la misère à concevoir qu'on va alourdir encore plus, donc ça va devenir très enclavé. La circulation va être de plus en plus pénible. Quand on a Owens-Illinois où qu'il y a des camions, puis quand même les camions arrivent rapidement par les zones industrielles, mais quand le camion d'Owens-Illinois veut rentrer sur le terrain, il bloque le passage pendant deux-trois minutes, parce que, dans le fond, il est obligé de laisser passer toute la circulation locale pour aller empiéter sur l'autre zone et rentrer. Donc, ça alourdi, parce que, dans le fond, ça bloque un peu le passage.

1180 Ça va être la même affaire sur Wellington provenant du centre-ville parce que le camion, puis ils disent que c'est 27% de la circulation qui va venir par là, va être obligé de faire un rayon et par ce rayon-là, nécessairement, va être obligé de ralentir le trafic. Donc, encore là, pas juste le fait qu'il y ait un passage de camion, mais par le fait aussi que le
1185 camion va être obligé de pivoter par la droite, puis revenir faire son rayon : il va bloquer le passage.

1190 Donc, à moment donné, ça va alourdir, alourdir, alourdir, et là, ça sera plus possible; et là, ça va devenir une difficulté au niveau résidentiel. J'ai énormément de difficulté avec cette administration de la Ville, qui a aucune vision, qui veut après réagir au même titre que la zone 4, «ah, s'il y a un problème, on réagira.» S'il y a un problème de circulation, on va réagir après.

1195 Non, je crois qu'à un moment donné dans la Ville, il y a des gens qui sont assez compétents, on paye des taxes, et je crois qu'ils devraient devancer. Comme il y a un intervenant a mentionné hier, Benny Farm a été capable d'avoir une vision; je ne vois pas pourquoi que des promoteurs, avec l'aide de la Ville et du gouvernement fédéral ou d'autres, pourraient pas aussi avoir une vision.

1200 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Alors, vous, vous voulez que le trafic passe par Marc-Cantin?

1205 **M. SÉBASTIEN PAGÉ:**

Moi je voudrais qu'il passe uniquement par Marc-Cantin, quand monsieur dit que 80% par la suite l'achalandage se fera par là, pourquoi ne pas forcer la main, justement, pour qu'il aille immédiatement? Parce que sinon, il y a peut-être des habitudes qui vont se prendre, justement, par la circulation plus locale.

1210 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

O.K. Parmi les raisons qui avaient été invoquées dans le discours du promoteur, c'est qu'il y a une nécessité d'avoir sur un site comme ça deux issues.

1215 **M. SÉBASTIEN PAGÉ:**

Peut-être, mais là, il y a aussi une problématique, c'est que pendant la phase de construction, il va y avoir beaucoup plus d'achalandage.

1220 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Ça, c'est sûr.

1225 **M. SÉBASTIEN PAGÉ:**

Donc, là, en ce moment, c'est que l'autre voie ne sera pas utilisée, donc celle de Sébastopol va l'être encore plus. Donc, à ce moment-là, c'est plus 50 camions qu'il va y avoir, c'est probablement plus. Donc, moi je de la misère à concevoir qu'une administration peut permettre ça.

1230

On est dans une zone résidentielle, je le sais bien que Pointe-Saint-Charles est un des cœurs industriels du Canada, qui s'est affaibli grandement, mais me semble que le zonage industriel est à côté puis il est quand même assez large.

1235 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Très bien.

1240 **M. SÉBASTIEN PAGÉ:**

Autre question...

1245 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Un instant, on va vérifier. Madame Nadon, est-ce que vous avez envisagé ce que Monsieur évoque et est-ce qu'il y a des possibilités pour la Ville de contraindre, d'obliger, de planifier des choses de telle manière que Cantin devienne l'axe principal d'accès au site ou l'axe unique comme il voudrait?

Mme JULIE NADON :

1250

Bien, ce qu'on a énoncé dans les dernières soirées, le promoteur évoquait la nécessité d'avoir deux accès; c'est ce qui est proposé. Et on a amené le projet comme ça en consultation.

1255

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Et donc, dans votre perspective, Marc-Cantin doit être l'axe principal, mais il y a aussi une ouverture par Sébastopol?

1260

Mme JULIE NADON :

Oui.

1265

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

C'est ça qui est votre position?

1270

Mme JULIE NADON :

Oui.

1275

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Très bien.

1280

M. SÉBASTIEN PAGÉ:

Donc, le promoteur demande et la Ville obéit. C'est mon petit commentaire.

1285

Deuxième chose, c'est que le Technoparc qui est à côté, on a souvent mentionné par des reportages que c'était un des lieux qui était le plus polluant, un des lieux le plus pollué du Canada et qui polluait. Et donc on a souvent remarqué, je crois qu'il y a une bâche, une membrane qui empêche justement le suintement d'aller dans le fleuve et là, j'aimerais demander sûrement à la Ville de Montréal, qui doit savoir que le Technoparc est pollué, qui ont déjà fait des études, ou le gouvernement du Québec, je voudrais savoir la différence entre le sol du Technoparc, la pollution, et la pollution au niveau du parc industriel du CN? Parce que me semble que le Technoparc suinte énormément. Monsieur a dit que c'était stable, mais pourquoi dans le Technoparc ça suinte et qu'ici il y aurait pas de mouvance ou en tout cas...

1290

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Vous dites que le Technoparc suinte?

1295

M. SÉBASTIEN PAGÉ:

Oui, en fait, il y a une membrane; il y a Daniel Green qui a fait des reportages, me semble qu'il y a une membrane qui empêche, justement, le pétrole ou les hydrocarbures de s'en aller directement au fleuve et qu'ils sont obligés de pomper quelques fois par année ou je sais pas combien, mais en tout cas, à ma souvenance; j'ai vu un reportage là-dessus, puis on a mentionné que dans le Technoparc, c'était un des plus gros pollueur actuellement. Un des problèmes de décontamination, c'était que ça coûtait tellement cher et qu'il y avait pas encore la technologie pour le faire, qu'ils le faisaient pas.

1300

1305

Donc, là, je me demande, comment se fait-il que, dans le fond, deux terrains qui me semblent qui ont eu les mêmes problématiques industrielles, mais qui là maintenant auraient des solutions différentes?

1310

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Ça demeure une question théorique dans la mesure où je n'ai pas d'experts qui connaissent le Technoparc.

1315

M. SÉBASTIEN PAGÉ:

Bien, peut-être que la Ville de Montréal connaissent et peut-être que le gouvernement du Québec connaissent aussi.

1320

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Oui, Madame?

Mme JULIE NADON :

1325

Dans le Technoparc, il y a des capteurs qui ont été installés. Puis je demanderais à madame Dorlot si elle est en mesure de répondre plus en détail.

1330

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Très bien. Madame?

Mme MARIANNE DORLOT :

1335 Bonsoir. Bon, le Technoparc, la problématique est complètement différente entre le
bout du Technoparc et le site de Groupe Mach. On a vu une des cartes qui montraient
l'ancienne rive dans les années, avant les années 50; on voyait la limite de ce qu'était le
rivage du fleuve Saint-Laurent avant ces années-là. J'ai pas les années exactes là, je pense
que le remblayage s'est fait entre 1900 et 1940, à peu près. Peut être que Sanexen pourrait
confirmer?

1340 Mais cette rive-là qui aujourd'hui, maintenant, est poussée jusqu'à la limite de
l'autoroute Bonaventure. Tout ça, c'est constitué de déchets, ç'a été remblayé au fil des ans.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1345 Par des déchets?

Mme MARIANNE DORLOT :

1350 Par des déchets. C'était un dépotoir connu et donc il y a plusieurs mètres, j'ai pas
les données exactes, je travaille pas sur ce projet-là directement, mais dans la Direction on
est au courant, et c'est donc un immense dépotoir qui a été remblayé au fil des ans. La
problématique d'un dépotoir est pas du tout la même problématique du site du CN, où se
sont des sols qui ont été contaminés par une activité qui s'est passée sur le sol, tandis que
1355 là c'est des déchets qui sont jusqu'à 8 ou 9 mètres, au minimum, de profondeur.

Les déchets génèrent énormément de contamination. Ils génèrent de l'acide
ammoniacale, je crois, et il y a une phase libre de produits pétroliers, une phase flottante sur
l'eau souterraine qui est dans ce site-là et qui percole effectivement jusqu'au fleuve. On a
1360 construit un mur, la barrière dont vous parlez, c'est un mur étanche qui a été construit
jusqu'au niveau du, soit du roc, soit du terrain qu'on appelle, naturel, du terrain compétent,
pour, justement, éliminer la percolation des huiles jusqu'au fleuve.

1365 Mais il faut comprendre que le site du Technoparc n'est pas tout seul, il y a le terrain
des ponts Jacques-Cartier, il y a le terrain du MDDEP qui n'est pas trop loin; tout le site est
entièrement contaminé. Mais en fait, ça sert à rien d'aller dans ce détail-là, c'est vraiment le
dépotoir et le terrain du CN qui est pas du tout pareil.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1370 C'est-à-dire un dépotoir de matières résiduelles domestiques?

Mme MARIANNE DORLOT :

1375 Il y a un peu de tout, c'est surtout du domestique. Je crois, je pourrais pas vous
donner les détails exacts de ce qui a été entreposé là, mais c'est sûr qu'il y a du
domestique....

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1380 Mais on voit que c'est d'une nature complètement différente de...

Mme MARIANNE DORLOT :

1385 C'est le terrain du CN, le terrain qu'on étudie en ce moment, là, de Groupe Mach, ce
sont des sols sur lequel où il y a eu un entreposage, il y a eu de l'épandage de mâchefer, de
scories; tous les vieux terrains industriels comme ça où surtout où il y a eu des activités
ferroviaires, c'est des sols où des matières résiduelles qui ont été déposées sur le terrain,
mais ce sont pas des déchets domestiques, et c'est sur une épaisseur de 2 mètres, comme
on a dit. Là on parle d'une épaisseur de déchets domestiques et de toutes natures qui sont
1390 jusqu'à 9 mètres de profondeur.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1395 Donc, pour vous, il n'y a pas correspondance?

Mme MARIANNE DORLOT :

Non, il y a pas de lien entre les deux terrains.

1400 **M. SÉBASTIEN PAGÉ:**

Donc, les hydrocarbures ne viennent pas...les hydrocarbures du Technoparc
viennent pas du CN?

1405 **Mme MARIANNE DORLOT :**

Ça, c'est une excellente question. Mais le CN, où il y a eu des activités industrielles,
on peut pas dire, c'est une très bonne question que tout le monde se pose : Les
hydrocarbures viennent d'où?

1410 Il y a des hydrocarbures qui proviennent du site de déchets, parce qu'on comprendra
que dans les déchets, il y a des déchets domestiques, des ordures ménagères, mais il y a
aussi des déchets industriels qui viennent des réservoirs peut-être encore qui contiennent
des produits pétroliers, des huiles usées, des trucs comme ça, qui ont été *dumpés* là, tout

1415 simplement, pour remplir le site. Puis à ce moment-là, il y a de l'huile qui provient de là, il y a
peut-être de l'huile qui provient d'anciennes activités industrielles qui ont eu lieu même avant
le CN.

1420 La nature exacte, la provenance exacte, la source de l'huile, je crois pas qu'on va
être en mesure de l'établir un jour.

M. SÉBASTIEN PAGÉ:

1425 Je pense qu'on peut exclure quelques réservoirs, parce que ça fait des années que
ça coule, ça coule et ça coule, donc me semble que ça doit être assez gros comme
hydrocarbure pour que ce soit juste quelques petits réservoirs qui ont coulé.

Mme MARIANNE DORLOT :

1430 Ah, j'ai pas parlé juste de quelques petits réservoirs. Les sources sont diverses, on
peut pas encore pointé personne du doigt, ça c'est certain. On se pose la question, est-ce
que la source principale a été enlevée puis maintenant on a encore juste de l'huile qui est là,
qu'on doit éliminer, qu'on va éliminer incessamment. Mais la source comme telle on peut
pas l'identifier en ce moment.

1435

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Voilà. Mais on a appris des choses par exemple. Merci Madame. Monsieur Gaël
Holland, s'il vous plaît?

1440

M. GAËL HOLLARD:

C'est Holland, mais ça va. Bonsoir.

1445 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Bonsoir.

M. GAËL HOLLARD:

1450

Donc, bien, écoutez, moi c'est la deuxième fois que je viens à l'OCPM, j'ai suivi la
première phase; j'ai écrit un mémoire aussi que j'ai déposé. Et comme vous l'avez dit l'autre
fois, on sait pas trop ce qui va advenir de tout ça. En tout cas, moi je suis particulièrement
attristé de m'apercevoir que, justement, les efforts n'ont pas servi à grand-chose et que,
1455 bien, quelque part on est des petits pions dans un *monopoly* qui est absolument
incontrôlable.

1460 Je me fais toujours cette réflexion de comment je peux expliquer ça à mes enfants
quand je rentre chez moi le soir? Comment c'est possible que moi, qui habite dans un
quartier populaire, qui habite dans un quartier qui est très communautaire, qui est très fort,
1465 puis je pense même que peut-être que les gens ne s'imaginent même pas de la puissance,
justement, communautaire de ce quartier-là. C'est un peu dommage, il y a pas beaucoup de
monde, mais c'est pas pour ça que la circulation de l'information se fait pas, puis que les
gens ne communiquent pas entre eux. Il y a quand même un soutien très très fort et toute la
problématique du développement de ce terrain-là touche vraiment tout le monde dans
Pointe-Saint-Charles. C'est une question un peu unanime.

1470 Moi, en fait, j'aimerais déjà que la Ville m'explique la légitimité de comment quelqu'un
qui a un groupe industriel, on va dire qu'il y a peut-être une dizaine de personnes qui vont
s'occuper de ce groupe, vraiment à la tête, les petits chefs sont à peu près dix (10), puis, en
face de ça, nous avons une population, qui a énormément souffert déjà de l'essor industriel;
je pense que Pointe-Saint-Charles a donné beaucoup de sa force, beaucoup d'efforts d'un
point de vue populaire.

1475 Comment se fait-il que ces dix (10) personnes-là vont demander à la Ville de détruire
un parc, puis que nous, à Pointe-Saint-Charles, qui payons nos taxes et nos impôts, qui
essayons de faire en sorte que ce quartier-là se développe, se démocratise, ait une
meilleure image, et puis que, bien, ma fois, justement, il y a des nouveaux habitants qui
arrivent pour réussir enfin une mixité sociale qui va fonctionner.

1480 Parce que dans le projet, on nous parle encore de mettre les petits pots à côté des
petits pots. Moi je comprends pas que la Ville de Montréal n'ait pas fait une étude pour
s'apercevoir que le petit carré déjà où vivent des gens pauvres, ça ne fonctionne pas déjà à
Pointe-Saint-Charles. C'est déjà un ghetto. Le ghetto existe. Il faut se voiler la face
complètement pour s'imaginer qu'en mettant un autre petit ghetto avec, ah, entre petits
1485 ghettos ils vont se trouver des petits trucs, ils vont s'amuser, ils vont peut-être jouer à la balle
ou faire des choses, mais en tout cas ça va aller beaucoup mieux. C'est complètement
utopique.

1490 Vous prenez les gens un peu comme pour des imbéciles quand vous proposez des
situations comme ça. Puis moi je me demande, justement, puis peut-être vous allez être
capable de me répondre : quelle est la légitimité d'un groupe industriel par rapport à une
communauté? Nous on le veut ce parc-là. Moi je le veux, je veux que mes enfants ne voient
pas ce parc se détruire, parce que c'est un symbole à l'heure actuelle.

1495 Moi ce que je trouve incroyable dans ce projet-là, c'est que nous sommes en 2009,
on a des problèmes écologiques terribles, la planète est vraiment sur un...on le sait tous, il
faut pas, faut pas essayer de se convaincre autre chose. On est vraiment dans une situation
très critique d'un point de vue écologique, économique aussi en plus.

1500 Mais il se trouve que là, tout ce qu'on nous propose c'est des solutions qui ne vont
absolument pas dans le sens d'une écologie et dans le sens aussi d'une vision dans le futur.
Détruire un parc pour faire passer des camions, en 2009. Franchement c'est... moi je trouve
ça complètement aberrant, quoi. Et quelle est la légitimité, justement, de ce groupe industriel
1505 par rapport à moi qui suis un citoyen, un contribuable qui paye mes taxes et qui soutient le
peuple du Québec. Je ne comprends pas, c'est une insulte, je trouve moi au peuple du
Québec. C'est une insulte à la population de Pointe-Saint-Charles. C'est incroyable.

Donc, peut-être, Madame, allez-vous être capable de me donner une réponse que je
vais comprendre, j'espère. Parce que le problème aussi, c'est que je trouve que les termes,
1510 qui sont employés quand même dans cette commission, sont très techniques. On passe
énormément de temps sur des choses très techniques. Vous avez expliqué des règlements
de zonage, écoutez, c'est très compliqué, on le sait bien, mais le ratio, entre nous, ce qu'on
peut s'exprimer, sachant qu'en plus cette consultation publique n'a peut-être aucune
1515 incidence versus vous, toute la technicité que vous nous amenez qui, ma foi, est
intéressante, mais qu'on est peut-être pas forcément tous capables d'assimiler, comment ça
se fait qu'on peut pas avoir un dialogue un peu plus humain et une vision un peu plus
humaine de ce projet-là?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1520 Je ne sais pas si vous pouvez répondre, Madame? Ça m'apparaît plus un
commentaire qu'une question.

M. GAËL HOLLARD:

1525 Non, non, bien, en fait, si vous voulez, je peux vous poser une question. C'est,
justement, quelle est la légitimité, comment ça se fait que moi, en tant que citoyen, par
exemple, avec un membre, une organisation, n'importe quoi, on est prêt à...s'il faut mettre
de l'argent là pour monter une association, on va le faire. Mais comment ça se fait que nous
1530 en tant qu'association, on n'a pas le droit de dire, bien, nous, ce parc-là on le veut? Puis
comment ça va se régler ça?

Admettons, je vous dis, bien, non, moi je le veux le parc avec ma petite organisation-
là, on est complètement contre tout ce développement-là, puis on est complètement hébété
1535 devant ce que vous essayez de faire. Est-ce qu'on a une alternative? Est-ce qu'on a une
solution, est-ce que vous pouvez nous aider?

Mme JULIE NADON:

1540 Lorsqu'on fait des analyses de zonage, on ne fait pas une analyse du promoteur; on
fait une analyse urbaine. Donc, on tente au mieux de prendre l'ensemble des enjeux qui sont
sur le terrain. Donc, on a des enjeux qui tiennent compte des volontés d'un promoteur pour

un projet; il y a aussi un projet qu'on insère dans un milieu. On essaie de faire le meilleur développement avec l'ensemble des enjeux que nous avons.

1545

Donc, on avait des enjeux ici de développement économique, de développement d'emplois, on a des enjeux aussi de conservation du milieu, effectivement, on a des enjeux d'accès, on avait des enjeux aussi au niveau d'accès du logement social-communautaire et d'autres types de logements.

1550

Donc, on essaie de prendre tous les enjeux en compte et de présenter un projet à un temps X en consultation. Le but de la consultation publique est effectivement de prendre le pouls sur les premiers choix que l'on a faits. C'est des processus en évolution, comme je l'expliquais hier; la rédaction d'un règlement est aussi un processus en évolution. Il y a des propositions qui sont faites à la lumière des premières informations qu'on a. La consultation publique sert à rajouter de l'information et à prendre, je dirais, un second pouls, justement, par rapport aux enjeux qui sont faits.

1555

Donc, c'est ce que je pourrais vous répondre par rapport à la mainmise.

1560

M. GAËL HOLLARD:

D'un point de vue légal, par exemple, si moi je monte une organisation, puis que je réclame le droit à ce parc-là, qu'est-ce qui va se passer, comment je peux faire? Est-ce que j'ai le droit de le faire, est-ce que j'ai pas le droit, est-ce que vous allez...la municipalité va m'aider, est-ce que c'est fédéral, gouvernemental ou..?

1565

Mme JULIE NADON:

Par rapport à la proposition du parc, la proposition qui est sur la table actuellement est de dire étant donné qu'on a besoin d'un deuxième accès pour le site, le fait de relocaliser le parc et de relocaliser les pommiers - ou pommetiers, je m'excuse, là - dans Pointe-Saint-Charles, il pourrait aussi avoir l'option d'ajouter des arbres dans une nouvelle entrée, question de... on parlait tantôt de bruit et de poussière.

1575

Vous êtes entendus ce soir dans un processus de consultation pour la conservation de ce parc-là. Ensuite il appartient aux élus et aux services de poursuivre à ce moment-là dans l'adoption des règlements et l'adoption du projet.

1580

On a parlé aussi hier, par rapport à la continuité entre le processus de consultation et l'adoption finale. Là-dessus on tente encore de s'améliorer et de regarder de nouvelles formules de façon à impliquer encore plus la population dans les choix finals et de faire savoir au mieux le pourquoi qu'on a fait des choix et pourquoi les élus aussi font des choix à la fin, parce que c'est les élus à la fin qui adoptent les règlements.

1585

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Ça va?

1590 **M. GAËL HOLLARD:**

Oui. J'avais, en fait, une autre, quelque chose de bizarre je trouve dans cette histoire-là aussi c'est, parce que nous présentement, et ça je m'adresse encore à vous, je suis désolé, mais on a un vrai, vrai souci avec le CN. C'est-à-dire que tout ce qu'on fait, j'appartiens aussi à un mouvement qui essaie de limiter le CN. Parce que ce qu'il faut savoir, c'est qu'en ce moment le CN exploite 24 heures sur 24 heures ses rails, que dans son exploitation les dépassements en termes de décibels sont 4 fois supérieurs à la norme, qu'ils ont une technique maintenant pour enclencher les wagons qui sont catastrophiques puisque maintenant ils le font en reculant à fond dans les wagons plutôt que de se faire guider par quelqu'un.

1600
Donc, on a vraiment déjà présentement un gros problème avec le CN, un gros problème de cohabitation, je dirais, entre les habitants de Pointe-Saint-Charles et l'industrie quelque part. Puis là, vous êtes en train de nous proposer un projet où on va encore surcharger les lignes de trains, on va créer encore des entreprises, on va créer du camionnage, alors que déjà on a un problème présentement, quoi.

1610
Puis j'arrive pas à comprendre comment on va de l'avant dans le mauvais sens quelque part, alors que présentement, il y a déjà, ça fait 10 ans qu'il y a des personnes, des gens, des organisations qui essaient de dire...moi...on ne veut pas enlever le train, on voudrait juste que le CN respecte un peu plus ses habitants. Parce que je suis sûr que si le CN passait à Outremont ou à Westmount, il y aurait de la législation.

1615 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

J'ai fait une enquête à Outremont, et c'est...

1620 **M. GAËL HOLLARD:**

C'est la même chose. Bon, alors vous me réconfortez justement dans mon inquiétude sur l'attitude et le pouvoir du CN et sur l'attitude et le pouvoir des entreprises et des corporations. C'est un vrai problème. Ça veut dire que déjà on a un problème avec une entreprise qui est présente et on ne peut rien faire du tout. Vous nous proposez d'en ramener encore et puis après c'est quoi, on va *dealer* avec tout ça.

1625
Comment vous voulez qu'on fasse, franchement? C'est à vous d'essayer d'analyser un peu ça, je pense. Puis au propos du CN, moi j'ai vraiment deux choses que j'ai remarquées, je pense que c'est dans votre présentation. Vous disiez que, justement, l'accès

1630 par Cantin est une négociation avec le CN. C'est une négociation, c'est-à-dire que le CN à un moment donné va dire oui ou non, mais pour l'instant il n'y a absolument rien de fait. Puis moi, je suis désolé, mais en vue de l'historique, justement, du CN, de la façon dont ils communiquent et du manque d'impact total que ce soit fédéral, gouvernemental, politique, comment voulez-vous qu'on soit comme content, puis enthousiaste, même positif, par rapport au projet qu'on nous propose?

1635 Puis il y a l'accès, mais vous avez bien fait aussi hier de le signaler, il y a le parc aussi qu'on veut déplacer qui appartient au CN. Moi j'aimerais déjà dans un premier temps qu'on me prouve et qu'on me montre des documents d'où en sont les négociations avec le CN. Puis là, ça voudrait dire que vous êtes extrêmement bons, parce que je peux vous dire
1640 qu'il y a des organisations depuis 10 ans qui essaient de négocier avec le CN, ça ne donne absolument rien.

Donc, moi je veux voir, j'aimerais ça, est-ce que c'est possible que nous, en tant que citoyens, on ait accès aussi et à cette bonne foi de négociation avec l'accès Cantin? Parce
1645 que là en est en train de parler d'un accès qui de toute façon peut-être n'existera jamais, puisqu'il est au bon vouloir du CN, grand-maître, comme vous le dites, à Outremont et partout d'au Canada, ils font absolument ce qu'ils veulent. C'est incroyable. C'est vraiment un non-respect au niveau de cette entreprise qui est fabuleux, fantastique. Moi je trouve ça...si on pouvait faire des études là-dessus, ce serait magnifique.

1650 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Ça va, je pense que c'était un commentaire, mais il est bien reçu. Ça va?

1655 **M. GAËL HOLLARD:**

Merci.

1660 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Merci, Monsieur. Alors il reste 7-8 intervenants qui ont des questions à poser. Je vais faire une pause santé et on revient dans une dizaine de minutes. On n'est pas très nombreux, donc la pause ne va pas être longue, et on pourra écouter ça.

1665 PAUSE...REPRISE

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1670 Donc, je vais entendre les personnes qui se sont inscrites. Fermez le registre, s'il vous plaît.

Je vais inviter maintenant, Monsieur Denis Tabourdeau, s'il vous plaît. J'avais cru lire de travers, je lisais Thibodeau dans ma tête et ça marchait pas, c'est Tabourdeau. Bonsoir, Monsieur.

1675 **M. DENIS TABOURDEAU:**

Non, c'est exact, c'est bien Tabourdeau, je vous remercie.

1680 Écoutez, juste un tout petit point. Je suis un nouvel arrivant dans le quartier, ça fait juste 5 ans que je suis là. En fait, j'ai été assez attiré ceci dit au départ, quand je suis arrivé, par le charme de ce quartier et son potentiel de vie assez impressionnant.

1685 Puis j'imaginai pas que 5 ans plus tard, j'aurais à me battre contre les industries lourdes. C'est un petit commentaire, comme ça en passant. Je dirais que je comprends, enfin je comprends, d'après tout ce que j'ai entendu, il semble évident que le passage par Marc-Cantin est la seule option qui soit viable, qui soit acceptable par les habitants du quartier. Il me semble évident qu'il est possible de créer deux entrées pour le terrain du côté sud. Je ne suis pas un géomètre spécialiste, mais il me semble que l'accès par Bonaventure et Victoria sont peut-être faisables, mais enfin, bon, c'est pas à moi d'en décider, mais c'est des petites suggestions.

1690 Mais enfin, en supposant que tout cela soit fait. En supposant qu'il y ait un accord, en supposant que le projet aille plus loin éventuellement. J'ai entendu parler d'emplois, de maintien d'emplois à Pointe-Saint-Charles, puis c'est quelque chose de louable, c'est quelque chose d'intéressant, effectivement, de développer l'emploi, de maintenir des emplois.

1700 Puis j'a une petite question à poser, c'est en deux volets, je dirais, cette question. Le premier volet, c'est est-ce qu'il y a une garantie qui a été posée que ces emplois seraient profitables aux habitants de Pointe-Saint-Charles, qu'ils seraient dédiés aux habitants de Pointe-Saint-Charles? Puis le deuxième volet de cette question, c'est de dire, je sais qu'on l'a un peu adressée, mais je ne suis pas tellement certain d'avoir bien compris la réponse, alors c'est pour ça que je reviens avec une question similaire, est-ce qu'il y a eu un réel impact sur la vitalité du quartier, la mixité de la population, l'apport, l'intérêt que peut représenter l'importation de l'industrie lourde dans un quartier effectivement résidentiel? C'est des mots qu'on entend toujours : industrie lourde, quartier résidentiel, etc. Mais ça vaut le coût de reposer cette question.

1710 C'est un quartier qui, on l'a dit plusieurs fois, est en train de bouger, de changer, de se développer, qui était dans une très bonne direction, puis il y a quelque chose qui arrive. Donc, est-ce qu'il y a eu une étude qui a été faite là-dessus?

1715 Donc, c'est les deux volets un peu d'une même question, c'est de dire quelle est la garantie de l'emploi pour les habitants, quel profit pour les habitants de Pointe-Saint-Charles que ces industries, comment ils avaient été appelés, «ces employeurs de qualité», elle est censée amener et puis quelle étude a été faite sur la vitalité, la mixité, bref, toute la dynamique citoyenne d'un quartier. Je vais peut-être arrêter là pour ma première question, puis je vais passer à la seconde ensuite.

1720 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

On va essayer de...sur le premier, c'est relativement clair, sur le deuxième, je reviendrai parce que je ne suis pas sûr de bien comprendre la question.

1725 **M. DENIS TABOURDEAU:**

D'accord.

1730 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

1735 Alors, évidemment, on évoque la création potentielle d'emploi que le développement ou le redéveloppement du centre peut amener. Rappelons l'AMT qui a fait une intervention dans ce sens-là. Ensuite donc le développement que le Groupe Mach prévoit ou essaie d'implanter, est-ce qu'on a une idée de la nature de ces emplois et quelles sont les garanties qu'on peut avoir que ces emplois soient donnés à des gens du quartier?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

1740 Je vais partir du haut, je vais redescendre vers le bas, dans le sens où...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Du nord de la carte?

1745 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

1750 Non, non, je parle pas géographiquement, je vais parler hiérarchiquement. Au départ, nous sommes assignés à une entente-promoteur, à une entente cadre entre la Ville et le promoteur. Dans cette entente cadre, il y a un certain nombre d'obligations. À ce que je sache l'entente cadre est disponible, publique, et sur le site de l'OCPM? Oui.

1755 Dans cette entente cadre, on est lié, par signature, par contrat, qu'on devra convenir d'une entente avec un autre palier, c'est-à-dire RESO - RESO qui est le Regroupement d'emplois qui s'occupe de la gestion et de la promotion des emplois et de la création de nouvelles entreprises.

1760 On imagine que vous connaissez RESO - où actuellement avec RESO, nous sommes à convenir et à faire des échanges de documents relativement à une entente de partenariat où c'est un aller-retour dans un sens où eux s'ils ont des besoins en locaux, s'ils ont des besoins...s'ils ont un entrepreneur qui décide de s'établir, ils vont venir vers nous, à savoir si on a de la place pour l'accueillir, et, à l'inverse, nous avons une entente que aussitôt qu'on a un nouvel arrivant, un nouveau locataire qui désire d'implanter chez nous, qu'on le fasse rencontrer RESO pour voir qu'au moment où il va venir s'implanter, le temps qu'il s'implante peut prendre 6 mois, il peut prendre un an avant de s'implanter chez nous, à faire des aménagements, est-ce que RESO peut dans sa banque de personnes ou est-ce 1765 que RESO peut offrir de la formation pour que éventuellement, lorsque dans 6 mois cette entreprise-là serait prête à offrir localement des emplois, soient... des employeurs soient formés pour répondre à ça. C'est ce qui est visé actuellement avec RESO. C'est un partenariat où, oui, on va favoriser l'emploi local.

1770 Au niveau des garanties, je peux pas garantir ça. Est-ce que...est-ce qu'il y a un biophysicien en médecine nucléaire dans Pointe-Saint-Charles, je le sais pas. Puis si j'en ai de besoin est-ce qu'il va être là, est-ce que c'est lui qui va être engagé; je peux pas garantir ça. Au même principe qu'un soudeur, est-ce qu'il y a un soudeur de disponible? Oui, non. Mais l'effort va être fait, puis les démarches vont être faites dans ce sens.

1775 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Donc, vous n'avez pas de garantie du résultat, mais vous avez un processus qui est mis en marche?

1780 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

Oui.

1785 **M. DENIS TABOURDEAU:**

1790 Alors, juste une chose. Quand je parle de garantie, c'est évident qu'on peut pas garantir un emploi, c'est bien certain. Par contre, l'adaptation d'un type d'industrie, d'un type d'employeur, d'un type de marché local, est un élément important, et jusqu'à présent, on a aucune information sur le type d'employeurs qu'on pourrait trouver.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1795 Non, c'est sûr, puisqu'ils sont en recherche de choses. Mais au plan...il y a quand même quelque chose au plan du processus. Est-ce que l'inverse peut se produire, maintenant, c'est-à-dire qu'une entreprise s'établissant et arrivant employant des gens d'un peu partout, ces gens puissent venir ensuite habiter à Pointe-Saint-Charles, est-ce que le verso est possible?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

1800

Bien, on le souhaite.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1805

Et est-ce que RESO a un lien ou une forme de responsabilité dans ce sens? Pas du tout?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

1810

Pas du tout.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1815

Très bien. Bon, maintenant, expliquez-moi votre deuxième...votre deuxième volet, c'est l'impact économique ou l'impact de...

M. DENIS TABOURDEAU:

1820

L'impact, je dirais, sur la dynamique d'un quartier qui a été caractérisé par les interlocuteurs précédents l'autre soir. On a commencé à aborder un peu ce point-là quand je dis qu'effectivement le type d'employeurs qu'on va trouver va répondre au type de la population qui est présente ou non. Ou comme monsieur disait, oui, on souhaite que les employeurs qui vont être implantés attirent la population.

1825

Pour moi c'est intimement lié au type d'industries qui vont être déployées. Qu'est-ce qui va être déployé, quel genre de dynamique sociale ça va impliquer, tous ces points-là. Quand on parle d'étude d'impact, j'ai l'impression que ç'a été complètement négligé, donc c'est pour ça que je vous posais la question, de savoir si ç'a avait été abordé.

1830

J'entends bien qu'on n'a pas d'information sur le type d'employeurs, qu'il y a peut-être des négociations qui sont en cours en ce moment, mais qu'on n'a pas d'information dessus. Pourtant c'est un point important, me semble-t-il. Donc, je voulais avoir un peu plus d'information là-dessus.

1835

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

On va vérifier, est-ce qu'à la municipalité, à l'arrondissement, vous avez dans les portraits sociodémographiques, est-ce que vous avez des données sur les compétences courantes de travail des gens du quartier?

1840 **Mme JULIE NADON:**

1845 L'arrondissement travaille étroitement avec l'organisme qui a été énoncé, qui est le RESO, qui est le Regroupement Économique du Sud-Ouest, qui travaille depuis plus de 20 ans dans le Sud-Ouest. Tout le monde dans la salle ici, je pense, connaît bien l'organisme pour leur implication et leur dévouement par rapport au développement de l'emploi. Donc, ils ont tous les portraits par rapport au portrait de l'emploi actuellement. Et dans le même cadre que monsieur Lefavre le mentionnait, il y aura à ce moment-là un effort qui va être fait pour déployer le plus possible l'embauche locale.

1850 Donc, au niveau du portrait, le RESO travaille en collaboration avec l'arrondissement depuis plusieurs années pour connaître le portrait de l'emploi et a ça en main, effectivement.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1855 Mais est-ce RESO est capable, par exemple, une recommandation au promoteur en disant compte tenu du niveau de compétence et de formation de la population de Pointe-Saint-Charles, tel genre d'entreprises seraient à prioriser? Est-ce qu'il y a un va et vient de l'information en ce sens-là?

1860 **Mme JULIE NADON:**

1865 Le RESO peut informer le promoteur du profil actuellement et des manques, et au niveau des besoins de formation, et peut développer des programmes pour développer, justement, la formation et l'adéquation de la main-d'œuvre éventuellement dans les futures entreprises.

Toutefois, le type d'entreprises éventuellement va se définir par le zonage qui va être adopté. C'est sûr que par la suite, le promoteur, selon ce qui sera signé avec le RESO, pourra éventuellement collaborer à échanger de l'information.

1870

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

O.K. Est-ce que RESO vous a fait des propositions dans ce sens-là?

1875 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

1880 Il y a un certain nombre de métiers, oui, que RESO nous a soulevés comme quoi qu'il y avait disponibilité en ce moment, sans faire...je sais que les soudeurs en ce moment sont...il y a un certain nombre de soudeurs dans le quartier qui semblent être disponibles. Donc, avec les gens avec qui on a sur le site, on est en train de les mettre en contact, autant avec l'AMP qu'avec Gravel, chez nous.

M. DENIS TABOURDEAU:

1885 Ce que je comprends, c'est qu'il y a effectivement un portrait qui est disponible par l'intermédiaire du RESO?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1890 Oui, c'est ça.

M. DENIS TABOURDEAU:

1895 Mais qu'il n'y a aucun plan de concertation qui a été fait avec la ville réseau et le promoteur pour décider un petit peu quelle genre d'industries qu'on va apporter, quel genre...parce que c'est de l'information, ça s'arrête là. Il y a pas de dynamique à implanter.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1900 C'est-à-dire qu'hier, madame a dit que par rapport à la catégorie de choses autorisées, il pouvait y avoir des sélections au lieu d'adopter toute la catégorie...

M. DENIS TABOURDEAU:

1905 J'ai bien entendu.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1910 Vous étiez là?

M. DENIS TABOURDEAU:

1915 J'étais là, effectivement. Mais j'ai entendu que c'était une possibilité et absolument pas un choix. C'est-à-dire que c'est une possibilité de la Ville, elle a la possibilité de faire un zonage sélectif.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

1920 Oui, oui, mais comme ils sont en négociation, ça peut arriver un consensus, voyez-vous.

M. DENIS TABOURDEAU:

1925 Ça peut arriver, effectivement.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Bon, c'est pas un choix imposé.

1930 **M. DENIS TABOURDEAU:**

Non, c'est ça, c'est clair. Ma deuxième question, donc toujours dans l'hypothèse où se projet irait effectivement plus loin, mais j'ai beaucoup entendu parler de l'Atelier, des Ateliers de L'AMT, je pense que c'est bien de cette compagnie qu'il s'agit, l'augmentation de ses activités ferroviaires et j'avais, c'est un peu la même chose, je sais pas si les chiffres ont été cités, mais quelle est la part du terrain, la part des pieds carrés qui est réservée pour ses activités ferroviaires, d'une part, et, d'autre part, quelle serait l'augmentation, on a un petit peu parlé tout à l'heure, mais en chiffres peut-être un peu plus précis, qu'à mon avis, donc en chiffres l'augmentation du trafic ferroviaire qui va en résulter, si l'AMT re-déploie effectivement ses activités, enfin déploie, pardon, ses activités sur ce site?

1940

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Est-ce que le représentant de l'AMT peut venir, s'il vous plaît? J'ai pas compris qu'il y avait un développement d'activités ferroviaires?

1945

M. DENIS TABOURDEAU:

Moi j'ai compris que l'AMT envisageait...

1950

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Oui, c'est vrai, puisqu'il y a des lignes qui vont se développer. Allez-y. Oui?

1955

M. DENIS HOULE:

Alors, en fait, les mouvements de train qui sont prévus par l'Agence, disons à l'ouverture des Ateliers, on parle de 15 trains qui rentrent le matin, je dirais à peu près entre 8h et 9h30 et les trains ressortent à partir de 3h30 jusqu'à 5h30; il n'y a pas de train le soir ou la nuit.

1960

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Quand vous parlez d'un train, c'est combien de wagons?

1965

M. DENIS HOULE:

Nos rames ont dix (10) voitures.

- 1970 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**
Dix (10) voitures, et il en rentrerait quinze (15) le matin?
- 1975 **M. DENIS HOULE:**
Oui, il y en quinze (15) qui rentrent le matin et ils ressortent en fin d'après-midi pour l'heure de pointe, pour le départ de la gare centrale, à partir de 3h30 jusqu'à 17h30.
- 1980 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**
Monsieur voulait savoir, maintenant, dans l'hypothèse de redéveloppement de vos services est-ce que ça impliquerait un nombre de trains plus élevé?
- 1985 **M. DENIS HOULE:**
Non, ça c'est la prévision de la flotte. C'est la prévision de la flotte à l'ouverture des Ateliers en 2013, 2014. C'est l'achalandage prévu selon nos prévisions de service. Par la suite...bon, le site a une certaine capacité, il y a une limite de capacité et on pourrait accommoder éventuellement six (6) autres rames et là, le site va être à pleine capacité.
- 1990 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**
Donc, ça pourrait aller jusqu'à vingt-un (21)?
- 1995 **M. DENIS HOULE:**
Oui. Et les rames, il y en a deux (2) qui vont entrer dans les ateliers d'inspection quotidiens. Donc, il y a deux (2) rames complètes qui disparaissent à l'intérieur des ateliers pour entretien et inspection durant la journée. Les autres rames restent à l'extérieur.
- 2000 **M. DENIS TABOURDEAU:**
Très bien, et sur l'autre aspect de ma question, à savoir la surface totale qui serait occupée par ces activités ferroviaires?
- 2005 **M. DENIS HOULE:**
C'est 14 hectares. Ce que l'agence a besoin comme terrain, c'est 14 hectares.
- 2010 **M. DENIS TABOURDEAU:**
Sur un total de?

M. DENIS HOULE:

33.

2015

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

33.

2020

M. DENIS HOULE:

Les ateliers eux-mêmes, les bâtiments, on parle d'à peu près 16 000 m² de plancher.

2025

M. DENIS TABOURDEAU:

Très bien.

2030

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Ça va? Merci. Madame Laetitia Peres?

Mme LEATITIA PERES:

2035

Bonsoir.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2040

Bonsoir, Madame.

Mme LEATITIA PERES:

2045

Alors, moi je suis aussi résidente de Pointe-Saint-Charles, puis je vais vous avouer que jusqu'à présent j'avais pas tellement entendu parler du projet CN. On avait Action-Gardien, mais ça n'avait pas eu un impact sur moi. Je pense que ça n'avait pas eu un impact parce que concrètement, je ne savais pas réellement ce que ça allait représenter. Puis je suis venue hier et j'ai trouvé ça très bien. Vraiment, je trouve que cette consultation publique c'est très bien, parce que ça nous permet d'avoir des renseignements plus précis.

2050

Néanmoins, j'ai encore un certain nombre de petits points que j'aimerais clarifier. Quand j'ai vu pour le détournement par Sébastopol, j'ai vu sur la carte et puis je suis allée sur le site ensuite pour consulter. Je pense que j'ai pas entendu parler beaucoup de la rue Sainte-Madeleine. Pourtant il me semble que la rue Sainte-Madeleine va être affectée aussi par le transport des camions, et ça je voudrais tout de suite vérifier ça.

2055 Est-ce que je me trompe dans l'hypothèse un et deux? Donc, l'hypothèse un, où c'est Sébastopol et même ensuite quand Cantin serait ouvert, il y aurait encore un achalandage des camions par Sainte-Madeleine.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2060 On va vérifier, Madame. Est-ce qu'il y aura augmentation de circulation sur Sainte-Madeleine?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2065 Sur la présentation de l'étude des circulations, sur le premier tableau où on voyait une flèche bleue se promener sur Sébastopol et rentrer via Le Ber, était la situation si la modification à Sébastopol n'était pas modifiée, donc ça impliquait que les petits camions peuvent passer par Sébastopol et les gros doivent passer par Sainte-Madeleine.

2070 Sur le deuxième tableau, il y avait en effet erreur, si dans le deuxième scénario où on montre un réaménagement de l'intersection Sébastopol, je vous garantis qu'il n'y aura aucun camionnage qui va passer dans le secteur résidentiel de Sainte-Madeleine et les autres rues : tout va se faire par Marc-Cantin et Sébastopol.

2075 **Mme LEATITIA PERES:**

2080 Alors je voulais poser aussi une question. Il me semble qu'il y a des gens qui habitent sur Sébastopol, que ce ne sont pas des maisons qui sont vides, donc ce sont aussi des résidants; je me demande qu'est-ce qui a été prévu pour eux, pour la nuisance de l'ensemble de ces camions? Parce qu'on parle du parc, et je suis totalement d'accord que c'est important, ça fait partie du patrimoine de Pointe-Saint-Charles, mais il y a aussi des résidants sur Sébastopol.

2085 Ensuite, sur Sainte-Madeleine, moi je voudrais vous dire aussi que sur Sainte-Madeleine il y a un magnifique parc dans lequel il y a toute une vie communautaire qui se passe. Vous avez des enfants qui sont là tout temps à jouer, puis il y a deux ans, nous avons eu le passage de ces gros camions qui venaient, ces 53 pieds et plus, pour aller déposer le papier, justement, dans les ateliers CN, puis dans le bâtiment qui a brûlé.

2090 Nous avons vu une nuisance, nous avons vu une nuisance à plusieurs points de vue, en termes de bruit. Ces camions commencent à 5h00 du matin et c'était tard; ils faisaient du bruit, nos vitres parfois tremblaient. Donc, ça c'est une nuisance.

2095 Deuxième nuisance, pour les enfants; c'est extrêmement dangereux pour des petits enfants, ce qui fait que moi j'ai vu le parc qui était moins utilisé. Le parc ce n'est pas seulement pour les enfants, c'est un lieu social de Pointe-Saint-Charles. Vous avez les gens

2100 qui se rencontrent, qui socialisent, qui rentrent... qui vont voir les voisins, c'est toute une vie du quartier Pointe-Saint-Charles. Donc, je pense que c'est important comme les petits parcs. Donc, voilà.

2105 En termes de camions, je voulais vous dire aussi en termes de transport que si j'ai bien suivi le processus de réalisation du projet, je dirais qu'il y a plusieurs phases. Une première phase où il y aurait une période de réhabilitation et pas de décontamination, uniquement de la partie résidentielle. Donc, j'imagine que la partie résidentielle représentant un million de pieds carrés, il va rester 2,5, un peu plus ou un peu moins, de pieds carrés qui, eux, ne seront pas décontaminés, puisque ça reste industriel.

2110 Donc, ça je voudrais aussi la précision pour bien comprendre l'enjeu de la décontamination et de la réhabilitation; c'est un premier point. Donc, je vais peut-être attendre, puis je passerai à la suite.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2115 C'est parce que ça rentre vite, j'ai de la difficulté à les saisir.

Mme LEATITIA PERES:

2120 Je parle vite.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2125 Donc, revenons, vous avez évoqué quelque chose tantôt sur la nuisance pour les gens à Sébastopol. On va aller, une petite phrase qui est passée, est-ce qu'il y aurait des mesures particulières dans l'hypothèse où l'entrée se fait par Sébastopol, c'est à l'étude, est-ce qu'il y aurait des mesures particulières pour protéger les gens contre les nuisances potentielles de ce passage?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2130 Je vais simplement répéter ce que monsieur Houle a déjà invoqué, et que nous, en tant que coutillisateurs de ce futur accès-là, a déjà dit ce qui est prévu, ce n'est pas l'utilisation de Sébastopol, c'est on parle de l'entrée via Sébastopol pour ensuite, aussitôt qu'on arrive sur notre propriété, on ne longe pas Sébastopol tout le long jusqu'à Le Ber, on rentre dans notre site aussitôt qu'on peut, et, à partir de ce moment-là, il est prévu, un peu
2135 comme nous on le prévoit pour la digue avec Via, il est prévu une certaine zone tampon avec un aménagement qui ferait en sorte qu'on aurait les maisons, la rue Sébastopol, vraisemblablement une clôture, une zone tampon, une voie de circulation, les rails de l'AMT.

Mme LEATITIA PERES:

2140

Est-ce que la zone tampon ce serait plus petit qu'un talus?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2145

Avec l'AMT, on regarde ça, oui.

Mme LEATITIA PERES:

2150

Parce que ça va avoir un impact sur la luminosité, sur la qualité de vie des gens.

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2155

C'est pas un mur, il va quand même y avoir...ça me surprendrait que ce soit des pentes qui soient un dans un, dans le sens d'un mètre de large par un mètre de haut, pour que ce soit à pic et impossible à entretenir; ça risque d'être quelque chose qui va être quand même assez léger comme pente.

Mme LEATITIA PERES:

2160

D'accord, donc le bruit va passer au dessus, il y a des chances?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2165

Ce qui est envisagé, c'est que du côté ferroviaire que ça soit un mur droit, qui va servir à ce moment-là de zone de réverbération.

Mme LEATITIA PERES:

2170

O.K. Merci.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Ça va. Donc, on va revenir maintenant à votre question en termes de camions.

2175

Mme LEATITIA PERES:

2180

Non, je voulais savoir si pour la décontamination, puis après je reviendrai, parce que j'ai d'autres questions. Est-ce que j'ai bien compris que ce serait juste la zone résidentielle qui serait réhabilitée, donc un million, approximativement, de pieds carrés, et que les autres resteraient contaminés parce que ce serait du zonage industriel?

M. SERGE PANASUK:

2185 Ce qui est clairement établi dans le projet pour l'instant, c'est qu'effectivement il y a un changement d'usage pour le secteur qu'on veut un développement résidentiel. Dans les obligations règlementaires, dans ce type de terrain-là, compte tenu de l'usage passé, quand il y a un changement d'usage, il y a une nécessité de déposer un plan de réhabilitation.

2190 Ceci a été fait pour le secteur résidentiel. Ceci n'a pas été fait pour le secteur central et sera probablement jamais fait pour le secteur de l'AMT, parce que l'AMT demande pas de changement d'usage. Donc, comme monsieur Houle expliquait, ils sont déjà de plein droit, il n'y a pas d'obligation de déposer le plan de réhabilitation. Libre à eux de regarder les mesures qu'ils veulent implanter dans le cadre règlementaire.

2195 La partie centrale va, de ce que je comprends en termes de réhabilitation, dépendre du zonage qui est accordé et de l'utilisation qui va en être faite. Je m'explique. Si effectivement il y a une partie du lot central qui est utilisé aux mêmes fins que celle qui est utilisée pour l'industriel et le ferroviaire, il y aura pas obligation règlementaire de faire un plan de réhabilitation; si effectivement il y a un changement d'usage, à ce moment-là, il y a une obligation de faire un plan de réhabilitation et d'inclure des mesures.

2200

Mme LEATITIA PERES:

2205 Oui, oui, ça veut dire qu'à l'heure actuelle, il y a juste le plan de réhabilitation qui est effectif pour le résidentiel, le reste est à venir, à voir.

M. SERGE PANASUK:

2210 Selon l'usage.

Mme LEATITIA PERES:

D'accord.

2215 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

2220 On vient avec Sanexen, c'est-à-dire on entame les procédures d'analyse, entre autres du magasin, le bâtiment 7, parce qu'on s'est engagé d'une certaine façon à remettre ce bâtiment-là à la fonderie. Donc, on le sait d'ores et déjà qu'on va vraisemblablement avoir un changement d'usage, les ateliers d'artistes ou les usages communautaires qui sont commerciaux qui seraient dédiés et utilisés dans ce bâtiments-là sont vraiment pas en concordance avec l'usage qu'ils avaient avant, qui était le domaine ferroviaire.

2225 Donc on est à caractériser la nature environnementale ou le dégât environnemental dans ce bâtiment-là et autour de ce bâtiment-là, pour qu'au moment où ce terrain-là sera réaffecté à un nouvel usage, bien, il ait été réhabilité ou décontaminé.

Mme LEATITIA PERES:

2230 Alors, du coup, ce que je voulais vous demander, c'est que donc il y aurait une première phase qui serait réhabilitation des sols, deuxième phase, construction, puis troisième phase, mise en place d'une utilisation des terrains. Quand vous parlez des 18 mois de circulation, ça concerne quelle phase, la phase de réhabilitation, la phase de construction ou la phase d'exploitation?

2235

Quand vous parlez de 50 camions par jour, vous parlez de la phase de réhabilitation, de construction ou d'usage des terrains?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2240

Le 18 mois, qu'on ait un projet ou non, va partir...partez le chronomètre la journée où on a le zonage. Après ça, là, dans 18 mois plus tard, qu'on ait initié une réhabilitation, qu'on ait ou non, qu'on ait commencé à construire des maisons ou non, qu'on ait commencé à rentrer des nouveaux locataires dans les bâtiments industriels, dans 18 mois, il y aura un accès.

2245

C'est l'engagement qu'on a pris. C'est dans l'entente cadre qu'on a avec la Ville. On peut pas parler...pour ce qui est du phasage, c'est premièrement la zone résidentielle en soi risque d'être en phase, on construira pas 850 unités dans la première année, ça va s'étaler dans les années. Donc, il va y avoir une réhabilitation en phases.

2250

Ensuite la même chose va se passer au niveau du côté industriel, puis ça peut se passer dans la même année, dans la première année, il peut se construire 100 unités d'habitation et on peut louer 200 000 pieds² de terrain, de bâtiment dans la zone industrielle. C'est pas un après l'autre. Ça peut se passer...

2255

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Donc, le déploiement complet du site peut prendre 5 à 10 ans?

2260

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

Je peux difficilement le dire par rapport à la zone industrielle combien de temps ça va prendre louer, mais la programmation au niveau de Samcon, il est envisageable que ça puisse prendre 7 à 8 ans.

2265

Mme LEATITIA PERES:

2270 Donc, ça veut dire que pendant, on ne sait pas combien d'années, on est incapable de dire combien il va y avoir de camions et de trafic dans Pointe-Saint-Charles, puisque il y a une hypothèse, ça veut dire que Sébastopol, même s'il y a cette entrée, ça peut être quelque chose qui va durer très longtemps.

2275 Donc, c'est effectivement peut-être pas une solution, puis parce que pour aller dans Sébastopol il faut tout de même traverser Wellington. Et quand on traverse Wellington, on doit couper le passage de la circulation sur la rue Wellington. Il y en a quelques-uns qui passent de temps en temps, puis c'est long, c'est pas facile, même si on le re-déploie, ça coupe quand même, donc ça peut durer longtemps, si j'entends bien. Ça peut durer très longtemps.

2280

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

C'est pourquoi on veut privilégier l'accès aussi Marc-Cantin qui pourra aussi supporter...qui va supporter plus adéquatement la circulation lourde.

2285

Mme LEATITIA PERES:

2290 Je pense que pour les questions, ça va. Je voudrais juste rajouter un petit commentaire. Il y a le site GM qui est à Boisbriand, qui était le site très contaminé et ils ont fait un superbe projet de développement durable, à tel point qu'ils ont eu une accréditation internationale. Je suis allée le voir, je suis dans le domaine, j'ai regardé et ils ont su à la fois mixer l'aspect humain, l'aspect commercial/industriel et ils ont vraiment revitalisé de façon dynamique une économie locale et pas seulement locale.

2295

Je me dis, pourquoi ne pas envisager un projet qui...pourquoi ne pas être ambitieux à ce point-là. Ils l'ont fait, effectivement, ils ont eu des aides, ils l'ont pas fait tout seul. Le promoteur n'a pas été seul, mais c'est un très beau projet qui, à mon avis, ça, ça revitaliserait réellement Pointe-Saint-Charles ce type de projet.

2300

Donc, il y a des exemples de projets réussis sur des sites d'anciens contaminés qui fonctionnent.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2305

Bien, j'espère que ce commentaire-là vous me l'offrez en plus long dans un mémoire, Madame, en faisant des suggestions qui pourraient illustrer d'autres possibles. C'est bien.

Mme LEATITIA PERES:

2310 Je vous le promets.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2315 Merci, Madame. Monsieur Patrice Hans Perrier, s'il vous plaît?

M. PATRICE HANS PERRIER:

2320 Bonsoir. Je suis résidant du secteur depuis une douzaine d'années et journaliste indépendant. Donc, c'est un peu difficile parce que depuis hier je suis toute la conversation, j'ai pris énormément de notes et donc ma question s'est un peu diluée, mais je vais me ramasser.

J'avais deux questions...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2325 Est-ce que vous êtes aussi résidant dans le quartier?

M. PATRICE HANS PERRIER:

2330 Oui, absolument, oui. Donc, je porte un peu deux chapeaux, et je vois...je suis un peu surpris de voir qu'il n'y a pas beaucoup de représentants des médias, en fait, à cette audience, que je considère assez importante, de prime importance. Je trouve ça un peu dommage.

2335 C'est intéressant la dernière remarque de la citoyenne d'origine française concernant Boisbriand, parce que j'ai fait un article, où justement j'ai interviewé les gens de l'équipe et, effectivement, il y a eu un zonage mixte à Boisbriand où on a pris en compte toute une série de critères et ç'a été fait dès le départ.

2340 Ce que je remarque ici, c'est qu'on dirait qu'on a une approche un peu «à la carte» et je suis pas venu à la table pour faire le procès ni du promoteur ou des autorités concernées, mais soulever une question, et je veux pas trop m'étendre, mais une question de vue d'ensemble, je dirais en termes de desserte, de desserte territoriale de transport.

2345 Je comprends pas, je m'explique très mal que le MTQ soit pas là en ce moment. On a une problématique qui rejoint de un, et je veux que les gens me comprennent bien, je veux pas trop m'étendre, mais je veux ramener...partir du général au particulier. On a la gestion du Pont Champlain qui est excédentaire, on a un trafic incroyable, infernal, c'est le plus gros trafic au Canada, il va falloir rénover le Pont Champlain, ça va coûter des fortunes.

2350 On a un problème. L'AMT avait déjà eu un projet de SLR et ce qui est assez
intéressant, c'est qu'une partie de ce trafic-là dérive vers le Bonaventure, qui doit être
converti en soi-disant boulevard urbain, ce qui est très discutable, parce que justement on
prévoit pas ni de SLR, ou de tram ou quoi que ce soit. Et il a été prouvé dans les études
d'origines/destinations que le gros du trafic sur Bonaventure provient de l'Île-des-Sœurs. Ça,
2355 c'est assez étonnant; c'est 75% à 80%, très, très étonnant.

L'Île-des-Sœurs était justement dans la mire de l'AMT et du MTQ pour un SLR, tu
vois, qui aurait pu passer par la Pointe, par la Pointe-Saint-Charles. Je sais que monsieur
Lefavre m'a indiqué tantôt qu'advenant un scénario de desserte intermodale, on
2360 envisageait, si j'ai bien compris, une gare plutôt vers Griffintown, c'est ça? En tout cas, je
vais continuer.

Mais ce que je trouve en ce moment, c'est qu'on a une dynamique où on a des flux
de transport très importants qui vont du Pont Champlain et notamment aussi du Pont
2365 Victoria qui converge vers la Pointe, le Technoparc et l'entrée de ville projetée sur de
Bonaventure, et je trouve que c'est pas pris en compte dans tout le plan d'ensemble ici. On
n'a pas de plan d'ensemble.

D'un point de vue technique, il y aurait lieu de demander un moratoire. Moi je suis
2370 pas un juriste, mais je trouve que la situation pourrait commander un moratoire et à l'effet
que le MTQ soit impliqué dans l'approche transport et surtout au niveau intermodal du
secteur. Ce qui pourrait permettre éventuellement de mieux zoner tout le secteur industriel et
mixte, tu vois, et devoir à ce moment-là préciser, est-ce que l'AMT va implanter son centre
d'entretien là ou plutôt à Lachine ou ailleurs, et est-ce qu'on reviendrait à un scénario à ce
2375 moment-là de gare intermodale ou est-ce qu'on peut mixer entretien et gare, je ne sais trop.

Parce que si on a une gare ou en tout cas un point de chute d'un SLR ou d'un tram,
on peut avoir des services autour, on peut avoir des marchés, enfin c'est une autre approche
2380 et qui peut être intéressante pour le promoteur aussi. Ici, j'ouvre...j'étire l'élastique, mais je
crois qu'on fait une grave erreur de mettre de côté la question intermodale du transport.
Donc, ça devrait être amené sur la table et ce qui nous permettrait par effet de voie de
conséquence de préciser le zonage industriel et mixte et des nuisances qui en découlent.

Évidemment par voie de conséquence finalement ultime d'arriver au zonage
2385 résidentiel et les impacts sur les résidents. Il y a une dame, qui était là hier, qui a soulevé les
faits qu'on traite pas beaucoup de l'impact sur les résidents et non pas les futurs résidents.
Dans le fond, je m'arrête ici, peut-être le gros de ma question...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2390 Je vais vérifier auprès de la Ville de Montréal là-dessus. Est-ce que précisément
vous avez eu ce genre de réflexion de consulter ou d'impliquer le ministère des Transports

2395 dans l'ensemble d'une problématique comme celle-là, est-ce qu'il est un partenaire pour vous, est-ce que vous avez pu avoir des discussions, des échanges sur ça et est-ce qu'on a des informations à cet égard? Monsieur?

M. STÉPHANE TREMBLAY:

2400 Bien, dans le cadre du projet, non, le ministère n'a pas été impliqué. Quand vous parlez du Pont Champlain, on relève de la Société des ponts fédéraux, mais il y a plusieurs partenaires dans toute cette histoire-là. Mais au niveau macroscopique, ce projet-là spécifique n'a pas été regardé au sens large. L'étude qui a été demandée répondait aux exigences de la Ville de Montréal en matière d'étude d'impact sur la circulation qui circonscrit un certain territoire, mais pas aussi large que ça pour un projet de cette envergure comme ça.

2405

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2410 Vous n'avez pas été capable d'intégrer ce projet-là à une problématique plus large, plus globale?

M. STÉPHANE TREMBLAY:

2415 Non, comme monsieur Lamarche a expliqué hier dans sa présentation, le projet tient compte de l'ensemble des projets dans le secteur, dans le grand sud-ouest, on parle du Nordelec, on parlait du 1500 Ottawa, etc., et cette modélisation-là tenait compte aussi dans les projections à plus long terme des projets du plan de transport, mais pas au sens large avec un réaménagement des dessertes avec la Rive-sud.

2420 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Est-ce qu'il est facile pour vous d'avoir le MTQ, le ministère des Transports comme intervenant ou est-ce qu'ils mènent leurs dossiers à leur niveau?

2425 **M. STÉPHANE TREMBLAY:**

2430 Bien, dans ce type de dossier-là, je sais pas de quelle façon ils devraient être approchés pour être impliqués dans un projet, je pense que c'est un...il faut que ce soit regardé dans un esprit plus large dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, etc., mais pas dans le cadre du projet particulier dont on parle.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2435 O.K. Vous avez évoqué dans votre étude, Monsieur Lefavre, les... est-ce qu'on pourrait dire de la projection d'hypothèse de trafic ou de construction qui serait faite, est-ce

que vous avez eu par ailleurs des contacts avec le ministère des Transports, pour essayer d'intégrer votre projet, de voir les impacts qu'il pouvait avoir sur l'ensemble des composantes?

2440 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

Bien, je dirais oui et non. En ce sens que pour le projet Groupe Mach, non, mais pour les projets environnements, oui. J'ai personnellement été, ainsi que mon équipe, on a collaboré, en fait, c'est nous qui étions les responsables de l'étude *Plan de gestion de déplacement de Griffintown*, et l'étude d'impact sur la circulation.

2445 Et comme vous avez mentionné, oui, il y avait un projet de tramway, l'implantation de tramways, entre autres dans l'axe Peel. Ce projet-là est à l'étude actuellement, le tracé est en faisabilité ou en pré-faisabilité et il utiliserait, aux dernières nouvelles ou à ma connaissance, l'axe près de la rue De La Commune avec rabattement à la station Berri et un espèce de «U», monter la rue Peel.

2450 **M. PATRICE HANS PERRIER:**

Je veux pas vous interrompre, mais par contre, ça n'a rien à voir avec le SLR qui irait vers l'Île-des-Sœurs et la Rive-Sud?

2455 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

Non, ça c'est un autre projet. C'est un autre projet...

2460 **M. PATRICE HANS PERRIER:**

Oui, mais c'est pas...on parle pas de la même chose.

2465 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

Et donc pour Griffintown, c'est l'information que je dispose, et pour le projet de l'autoroute Bonaventure, le projet de la Cité du Havre, on a collaboré également à ce projet-là, et, oui, il était question d'une gare intermodale près de Dalhousie, dans l'axe Dalhousie. Donc, ça également l'AMT procède aux études de faisabilité. C'est pas terminé, peut-être monsieur Houle pourrait confirmer s'il a l'information.

2470 **M. PATRICE HANS PERRIER:**

O.K. Bien, pour terminer, et je quitte, c'est le volet commentaire si on veut de la question, enfin, advenant, tu sais, une étude plus approfondie des impacts en termes de desserte intermodale et de ruissellement, comme on dit pas de contaminant, mais de

2480 ruissellement de trafic dans le secteur, il y aurait lieu de se questionner sur l'arrivée de l'AMT, qui peut être très positive, qui pourrait devenir un partenaire, dans le fond, quasiment à la limite, à la rigueur, de développement urbain et du secteur.

2485 Il y aurait lieu, tant qu'à exproprier une partie du secteur, peut-être exproprier un peu plus, peut-être même créer une société particulière de développement à laquelle pourrait être associé le groupement, je sais pas, pour ce secteur mixte-là, ce qui permettrait peut-être au promoteur de se concentrer, de se rabattre plus sur le volet résidentiel et peut-être en ayant valeur au livre de compensation, pouvoir décontaminer un peu plus le secteur résidentiel.

2490 Je sais pas, mais je pense qu'il y a une architecture qui se...c'est pas de mes affaires, une architecture d'affaires, mais qui serait résiduelle de cette approche-là qui tiendrait compte de l'inter modalité et des flux de transport. Je trouve qu'il est complètement évacué dans tout ça.

2495 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

C'est votre opinion, alors et en plus vous êtes journaliste, vous avez le droit de l'exprimer dans d'autres...

2500 **M. PATRICE HANS PERRIER:**

Merci.

2505 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Merci beaucoup. Monsieur Marcel Sévigny, s'il vous plaît?

2510 **M. MARCEL SÉVIGNY:**

2510 Bonsoir. Marcel Sévigny, je suis un résidant du quartier Pointe-Saint-Charles depuis 28 ans. J'avais quelques questions. Entre autres, je voulais revenir sur les études plan de transport et décontamination et je voulais intervenir sur un aspect, en fait, qui touche la consultation elle-même et qui ...où il manque un élément important. Et je veux dire par ça, que ce qu'on constate que les seules études, je dirais mettons entre guillemets,
2515 «professionnelles» qui nous sont fournies lors des consultations le sont par le promoteur lui-même.

2520 Évidemment, ça veut dire que c'est le promoteur qui donne les mandats et évidemment donne les mandats selon des hypothèses qu'il voudrait bien démontrer à la commission, et peut-être possiblement au public, et on est dans la situation où, compte tenu que la Ville de Montréal ou l'arrondissement, depuis de très nombreuses années, ne font

plus de contre-expertise par rapport aux situations, donc, on se retrouve dans la situation où les citoyens et les citoyennes et les groupes locaux doivent se constituer en experts pour être capable d'interpréter, en fait, les études qui sont en avant de nous autres.

2525

Et donc, évidemment, on n'a pas les moyens pour contre expertiser tout ce qui se passe en avant de nous. Donc, on se retrouve dans une situation où les 4 hypothèses, par exemple, au niveau de la circulation, qui nous sont présentées, c'est comme si on devait choisir parmi ces 4 hypothèses-là, puisque ce sont les 4 seules, et il y en a aucune de ces hypothèses-là qui dit qu'il ne doit pas y avoir d'entrées ou sorties au coin de Sébastopol et Wellington.

2530

Vous voyez l'entonnoir dans lequel on se retrouve. Autrement dit, si j'avais pu avoir les moyens de faire une contre-expertise et que j'avais dit, voici le mandat, fais-moi une étude de circulation et démontre-moi qu'on a besoin d'une seule entrée qui va être située dans la partie sud de l'autre côté, et donc évidemment on pourrait avoir des arguments avec des tableaux, des chiffres, etc., etc., qui pourraient peut-être, effectivement, mettre un peu, je dirais, en fait, de débats ou d'idées finalement, si oui ou non les hypothèses sont pertinentes.

2535

2540

Et là, on se retrouve finalement à dire, bien, l'étude, la visualisation on a fait ça dans la semaine du 16 janvier 2008, en plein hiver, alors que moi, par exemple, quand je suis allé en vélo hier après-midi à 4h00 aller chercher deux-trois choses au Maxi sur la rue Wellington, bien, le trafic, en fait, était bloqué jusqu'en face du Parc Marguerite-Bourgeois.

2545

Pourquoi...mais pourtant sur l'étude, c'est coté «A», et moi je la coterai, je l'aurais cotée hier après-midi possiblement de «B» ou de «C», parce qu'il y avait une congestion qui était là. Congestion qui fait en sorte qu'il y avait au moins trois rues transversales qui, elles, étaient bloquées. On voyait, par exemple, les camions lourds qui doivent aller à l'ancienne Dominion Glass, qui s'appelle Illinois machin, là, bloqué, alors qu'eux autres leur entrée est au coin de Charlevoix et Wellington.

2550

Donc, tout ça fait en sorte qu'il est difficile de croire finalement et que l'étude en question au niveau de la circulation, on puisse, en tout cas, quand on vit dans le secteur, quand on le marche, quand on connaît la problématique, mais je veux dire, c'est pas du tout...ça apparaît complètement en dehors de la réalité, finalement, qui est vécue.

2555

Deuxième chose que l'étude, entre autres, de circulation tente de démontrer, et ça c'est l'argument qui est amené systématiquement, c'est qu'on tente de démontrer et de dire que l'intersection Wellington et Sébastopol ne fait pas partie du quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles. Et pourquoi? Parce qu'on dit Sainte-Madeleine fait partie du quartier résidentiel, Congrégation, Bourgeois, etc., les rues transversales, mais la rue Wellington qui est la rue centrale, le raccordement de toutes ces rues-là, moi je pense qu'en termes d'hypothèse, il faut la placer à ce moment-là comme étant...comme faisant partie de la

2560

2565 problématique résidentielle. Pourquoi? Parce qu'il y a des résidants qui doivent emprunter, qui doivent traverser ces rues-là, à pied, en vélo, en auto, quelque chose comme ça. Et là on nous dit, finalement, dans l'hypothèse générale de l'étude que compte tenu qu'on considère que dans ce secteur-là il reste encore de la place pour mettre du trafic, bien, allons-y donc, mettons du trafic.

2570

Monsieur le Président, c'est comme une proposition, finalement, qui reprend des vieux modèles des années 60-70 ou 80. Il y a quelqu'un qui l'a souligné, on est rendu en 2009 et aujourd'hui on devrait accepter que des véhicules lourds passent encore dans les secteurs résidentiels et viennent déranger de toutes sortes de façons un milieu de vie qui, je dirais mettons qui va avoir tendance à se développer avec les nouveaux projets résidentiels.

2575

Mais ça, c'est sans parler effectivement du lot de nouvelles voitures, finalement, qui vont circuler. Et il y a d'autres personnes qui ont aussi mentionné les augmentations importantes d'utilisation de l'auto dans la partie sud. Moi aussi j'habite dans la partie sud du quartier Pointe-Saint-Charles, et j'ai vu à travers les années et particulièrement dans les 5 dernières années, une augmentation considérable de la circulation automobile.

2580

Et le projet d'habitation et les études, en fait, les perspectives qu'on nous donne, c'est qu'on va être encore plus envahi, finalement, sur la question de la circulation automobile. Ça, en fait, c'est un commentaire. Mais je me dis, la question que je poserais, pourquoi est-ce que le promoteur n'a pas étudié une hypothèse où la sortie-entrée Sébastopol n'aurait pas existé, donc on la ferme carrément et on trouve... et on se retourne sur la solution prioritaire qui est Marc-Cantin derrière?

2585

2590 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Est-ce que dans votre esprit, vous faites l'hypothèse qu'il n'y aurait qu'une voie d'accès aussi?

2595 **M. MARCEL SÉVIGNY:**

Tout à fait, Monsieur le Président, et je ne vois pas... et il y a personne, il y a aucune démonstration qui nous dit que c'est impossible de faire ça. Moi j'aurais aimé ça regarder ça, que ce soit par la réglementation ou autrement et l'arrondissement nous a été absolument d'aucune utilité là-dessus. Tout ce que madame Nadon, et là je veux pas *blaster* comme on dit madame Nadon, parce qu'entre autres madame Nadon est un peu sur le front, je voulais faire un petit aparté, mais celui qui devrait être là, c'est monsieur Proulx. Monsieur Proulx, c'est comme s'il avait envoyé madame Nadon au front. Madame Nadon reçoit un peu les bêtises, mais monsieur Proulx, là, c'est lui avec les politiques, finalement, qui prend ce genre de décision-là, qui approuve ou non des études ou des hypothèses de travail.

2600

2605

Cela dit, il me semble qu'on n'a pas eu d'information et de...qui nous dit que cette hypothèse-là est impensable. Et moi je pense que...

2610 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

En tout cas, il y a vous qui le dites.

2615 **M. MARCEL SÉVIGNY:**

En tout cas, moi je pense que c'est la solution, il faut que la circulation de camionnage lourd systématiquement disparaisse finalement du secteur résidentiel. Si la rue Wellington reste une voie de transit où les camions peuvent l'utiliser, je trouve ça normal.

2620 Savez-vous pourquoi? Parce que quand les camions lourds sortent à certaines heures de la compagnie Illinois au coin de Charlevoix et de Wellington, bien, en fait, ils ne peuvent pas atteindre la rue Saint-Patrick directement à certaines heures, parce qu'ils passent dans certains secteurs résidentiels. Et donc, soit qu'ils arrivent ou soit qu'ils vont sur Wellington, ils s'en vont tourner à De Condé et rejoindre Saint-Patrick par là, parce
2625 qu'effectivement ils doivent contourner le secteur résidentiel.

Ça c'est le réseau de camionnage actuellement effectif dans Pointe-Saint-Charles, et c'est pour ça que c'est important que Wellington reste là. Mais si on ouvre une entrée Sébastopol et Wellington, ça veut dire que c'est une incitation à une augmentation du
2630 camionnage et moi je vais vous dire, qu'à partir du moment où il va y avoir le moindre impact du côté...d'une façon ou d'une autre, bien, les camionneurs vont chercher à trouver la solution la plus rapide, puis la plus facile. Et souvent la solution la plus rapide, puis la plus facile, c'est de passer dans le secteur résidentiel.

2635 Donc troisième, en fait, je poserais une question cette fois-ci. On prévoit dans le plan, et ça, ça touche la question du transport, on prévoit dans le plan d'habitation un secteur du côté nord, du côté nord de l'habitation avec une rue privée. J'aimerais savoir pourquoi est-ce qu'on propose une rue privée sur une partie du secteur, parce que... je le pose comme ça, écoutez c'est...il y a comme une espèce de nouvelle tendance qui se
2640 développe malheureusement, très développée aux États-Unis...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Posez la question, s'il vous plaît.

2645

M. MARCEL SÉVIGNY:

Parce qu'en fait, ce que ça fait, c'est qu'il y a des gens qui vont habiter dans ce secteur-là qui vont pouvoir utiliser, en fait, je dirais, mettons, les nouveaux aménagements

2650 du secteur qui ont tendance à apaiser, qui vont avoir tendance à apaiser la circulation, mais les mêmes personnes qui sont dans ce secteur-là pourront pas utiliser la rue qui contourne finalement cet espace de bâtiments-là, parce que la rue elle devient privée. Et moi je me dis, on crée deux types...

2655 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Vous parlez de la rue privée qui est en arrière des bâtiments?

2660 **M. MARCEL SÉVIGNY:**

Exactement, et moi je pense que ça devrait être une rue publique.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2665 Alors on va vérifier. Vous avez une question, alors on va vérifier. Oui, s'il vous plaît. Vous savez de quoi on parle, de cette rue-là? Si vous pouvez nous la montrer, ça irait encore mieux.

2670 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

Il y a plusieurs facteurs qu'on a pris en considération pour faire ce type d'aménagement-là. Au départ, lorsque nous avons prévu la démolition du bâtiment, du numéro 7, les magasins, il y avait en effet une rue qui devait prolonger à cet endroit-là qui faisait une poursuite de la trame comme tout le reste du projet que nous prévoyons ici. C'est 2675 une poursuite de la trame existante. Ce qui a été, lorsqu'on a décidé de garder ce bâtiment-là, c'est un des facteurs qui fait qu'on venait circonscrire une petite rue isolée.

Une autre raison pour laquelle on a pris la décision de la rendre plus privée, c'est d'une part, parce qu'encore une fois on se retrouve dans un secteur où il y a des résidences 2680 que d'un seul côté de la rue. On a déjà une grande proportion du développement où il y a des résidences que d'un seul côté de la rue. En termes de coûts de construction d'une rue, c'est très peu rentable, c'est économiquement catastrophique de pas pouvoir un bassin de taxation de part et d'autre de la rue qui va être capable de supporter le déneigement, l'entretien, la réalisation de cette rue-là.

2685 Donc, on a déjà un fort pourcentage vis-à-vis les parcs, vis-à-vis la digue, où on a un bassin de taxation que d'un seul côté de la rue. Donc, il y a un facteur à ce moment-là aussi plus... il y a un facteur économique qui a fait en sorte qu'on a décidé de faire une rue privée pour ce secteur-là.

2690 L'autre, c'est un peu afin de créer un autre type de trame dans le développement, c'est-à-dire que plus on a de mixité de typologies de bâtiments, plus on risque d'avoir une

2695 mixité de population, donc avoir différent...pas créer juste un secteur homogène et
justement éviter peut-être aussi d'avoir une concentration d'un type d'habitation, d'un type de
clientèle, ça pourrait être vraisemblablement un autre type d'architecture, un autre type de
prix de bâtiment.

2700 Donc c'est se donner une opportunité d'avoir un autre genre de développement. Et
ça ne veut pas nécessairement dire non plus que cette rue-là va être faite non plus, c'est
que là, actuellement, en termes d'implantation proposée par Samcon, c'est une voie qui
ceinture qui pour donner accès à des cases de stationnement, donner accès à des garages
et qui pourra être vue en termes de est-ce qu'on en a vraiment besoin de faire une voie qui
ceinture, est-ce que juste les entrées de cour entre pourraient être suffisantes. Ça peut être
vu.

2705 Mais ça reste une rue privée, oui, mais on ne fait pas un ghetto, là, comme en
Floride où c'est un *Gated community*. N'importe quel résidant du quartier pourra y marcher.
C'est juste qu'il y a pas le statut de rue publique entretenue par la ville avec une emprise de
rue aussi large et avec les aménagements, lampadaires, trottoirs et tout. C'est juste qu'elle a
2710 un gabarit beaucoup plus petit, donc un coût de construction beaucoup plus abordable.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2715 Si elle est privée, à qui elle appartient?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

Elle appartient aux copropriétaires de ce complexe-là.

2720 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Et comme à ce moment-là c'est à eux, c'est eux qui décident les aménagements qui
font partie de cette rue-là?

2725 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

C'est-à-dire que plutôt, Samcon risque de faire une conception, puis le prix sera en
conséquence. Si après...

2730 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

2735 Mais la conséquence à ce moment-là, c'est qu'elle n'est pas ajoutée aux taxes
municipales et donc il y a moins de taxes pour les résidants, c'est ce que je dois
comprendre?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2740 C'est un coût déplacé, d'une certaine façon. Oui, elle coûte moins cher à fabriquer parce qu'elle n'a pas l'emprise et elle ne sera pas construite au même gabarit, aux mêmes exigences de la Ville, on n'a pas nécessairement besoin de faire un trottoir de 2 mètres de part et d'autre de cette rue-là, tel qu'exigé dans le réseau municipal. Donc, oui, il y a une économie pour ces résidents-là qui n'auraient pas à payer une rue publique adjacente là.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2745 Bien. Vous avez la réponse.

M. MARCEL SÉVIGNY:

2750 Mais en tout cas, il me semble qu'il s'agit en fait d'une tendance, Monsieur le Président, en fait, j'ai vu un exemple un peu semblable lors du projet de développement du Nordelec où sur un îlot en particulier, on a accepté l'introduction d'un parc, ce qu'on appelle un parc semi-privé à l'intérieur, et donc qui carrément peut être fermé effectivement par les résidents. Alors que dans ce secteur-là où il y aura quelques centaines, en tout cas plusieurs
2755 centaines de nouvelles familles, il y a aucun nouvel espace vert qui aurait été créé par l'administration publique, par contre, il y a un espace vert privé qui sera créé pour des résidents. Et ça, ça encourage une certaine forme d'urbanisme de coupure, en fait, entre les résidents d'un même quartier. Et donc, je pense que c'est à regarder de près.

2760 Autre petite intervention.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2765 Vous m'aviez dit que c'était la dernière, Monsieur.

M. MARCEL SÉVIGNY:

2770 Non, bien j'en ai deux, je voulais parler, assez rapidement, je voulais parler du fameux terrain qui est supposé d'être, en fait, qu'on dit qui va peut-être transformé en parc, offert par le promoteur.

2775 Simplement un petit rappel, ce terrain-là a été, à l'époque où j'étais conseiller municipal au tout début des années 90, entre guillemets, «prêté», ou à peu près gracieusement au CN pour des questions de manœuvre au niveau de l'entrée du CN à l'époque, et je sais pas comment ça se fait que ça a glissé, finalement, comme étant devenu une propriété finalement du CN, mais ça serait peut-être un peu odieux de penser qu'après avoir je dirais mettons donner au CN, en fait, accommoder le CN avec un terrain payé par les fonds publics qu'on serait ...qu'on nous dirait, qu'on vous le donne gracieusement, alors

2780 que dans ma tête, effectivement, il s'agit bel et bien actuellement, en tout cas, d'un patrimoine public qui a été prêté, finalement au CN. Donc, je vous laisse un peu là-dessus.

2785 Ma dernière intervention, c'est concernant le transport collectif. Et dans l'étude de trafic, on se réfère, finalement, à la qualité du transport en commun qui dessert Point-Saint-Charles dans le sud, etc., et donc, évidemment, on se base sur des statistiques, en fait, qui datent peut-être un peu. La question que je me pose, c'est que ce circuit 57, qu'on a considérablement amélioré par une bataille populaire en 1990, avec les années s'est assez dégradé finalement puisque le STM, année après année, enlève une minute ou deux, finalement, au niveau des temps de passage.

2790 Là, ce qu'on nous dit c'est qu'on va être mieux desservi, finalement, pour encourager l'utilisation du transport collectif. Et ce qu'on se rend compte dans la réalité, c'est que les lignes d'autobus qui passent dans Pointe-Saint-Charles continuent de se dégrader en termes de temps d'attente depuis facilement 8 à 10 ans.

2795 Et il me semble qu'il y a une contradiction et j'ai pas d'indication, ni de l'arrondissement, là-dessus, ni de la Société de transport de Montréal, comme quoi on va véritablement faire je dirais un effort pour améliorer l'accessibilité aux transports collectifs, compte tenu des centaines de nouvelles unités qui vont être construites et aussi des quelques centaines de personnes qui iront travailler sur la site éventuellement. Et ça, ça me fait peur actuellement.

2800 Ça me fait peur parce que si la situation continue à être telle qu'elle est actuellement, ça voudra dire que c'est la voiture qu'on encouragera en termes d'utilisation et non pas le transport en commun et le transport actif.

2805

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Madame Nadon, il me semble que vous aviez dit qu'il y avait actuellement des discussions avec le...

2810

M. STÉPHANE TREMBLAY:

2815 Oui, on a rencontré la STM il y a quelques mois pour leur présenter les différents projets dans le Sud-Ouest. Il y avait un intérêt pour la 57 qui longe le projet dont il est question. Le Nordelec s'est beaucoup développé et puis le site du 1500 Ottawa. On a rencontré à nouveau la STM la semaine dernière, qui nous ont en fait mentionné qu'ils allaient adapter le service et qu'ils n'attendent pas que tous les projets seront faits. On n'a pas de confirmation, mais ils nous ont mentionné qu'il pourrait y avoir des choses en 2010 déjà au niveau de l'amélioration de la 57.

2820

Donc, ça, c'est à confirmer, mais il y a un intérêt marqué du côté de la STM pour ça. Je ne peux pas le confirmer pour eux ce soir, là.

M. MARCEL SÉVIGNY:

2825

Merci, Monsieur le Président, donc un petit commentaire avant de finir. Vous assistez à la dernière séance de probablement la plus longue consultation de toute l'histoire de Montréal. Une consultation publique qui a commencé en 2004, avec l'Opération populaire d'aménagement, qui a produit effectivement un excellent document sur l'avenir des terrains du CN, reconduit par une pré-consultation et une consultation officielle. Donc, consultation qui aura duré 5 ans. Et on n'est pas encore sûr des effets positifs que ça donnera dans la communauté, malheureusement.

2830

Donc, on va attendre avec impatience votre rapport qui va venir, j'imagine, à la fin de l'année.

2835

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Merci. Madame Blandine Charbonneau, s'il vous plaît?

2840

Mme BLANDINE CHARBONNEAU:

Bonsoir. Moi je voudrais revenir sur la question des fameux usages dans la zone industrielle intermédiaire. C'est sûr que ça fait trois soirs consécutifs qu'on est ici, qu'on écoute beaucoup d'information, qu'on essaie de faire le point sur tout ce qui nous est dit, puis en réfléchissant à ça aujourd'hui, il y a plusieurs choses qui me sont apparûtes que je voudrais faire éclaircir.

2845

Donc, en fait, on nous a dit que la nécessité était d'aller élargir les différentes activités qui seraient possibles dans la zone industrielle, et qu'il fallait aller chercher une grande catégorie de tous ces usages. Il y a une dame qui est venue ici au micro, puis qui a commencé à énoncer tout ce qui pouvait être possible. Beaucoup de ces activités pourraient amener beaucoup de nuisances pour le quartier. C'est quelque chose sur lesquelles on est beaucoup revenu.

2850

2855

Mais, par ailleurs, il me semble qu'on nous a fait la démonstration que pour le moment le site industriel était déjà quasiment rempli avec Gravel d'une part, avec les voitures, l'AMT, qui semble bien aller avec même des possibilités d'extension, on nous a dit par deux ou par 3. Donc, il me semble qu'avec un site qui est presque déjà rempli, il y a des assurances que ces activités vont assez bon train, et je n'arrive pas à comprendre cette importance sur laquelle on insiste qu'il faut obtenir ces si grands changements de zonage pour pouvoir aller de l'avant avec les activités. J'aimerais qu'on m'explique cet aspect.

2860

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

2865

Très bien. Monsieur Lefavre?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2870

Je vais vous remonter ce qui est occupé actuellement. Gravel occupe pas tout à fait 20 000 pieds², ici. Le premier carré représente Gravel; adjacent, 40 000 pieds²: vide; adjacent : vide; vide, vacant; bâtiment à côté : 400 000 pieds², vacant, vide; bâtiment qui fait l'objet de l'expropriation par l'AMT, c'est là qu'exploite l'AMP, 50 000 pieds², le bâtiment a plus de 125-135 000 pieds²; bâtiment que je pointe, 20 000 pieds²: vide, vacant; chaufferie : vide. On est loin d'être rempli, là.

2875

Mme BLANDINE CHARBONNEAU:

2880

Mais si je me souviens bien, le bâtiment susceptible d'être exproprié pour un projet de l'AMT, donc qui est occupé par l'AMP, l'AMP pourrait se re-déplacer dans le bâtiment qu'on appelle le complexe...

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2885

Oui, j'étais pour vous montrer qu'est-ce que c'était pour représenter comme occupation. Je sais pas si vous êtes capable de visualiser, il y a comme des lignes qui coupent comme si c'était des locaux; il y a une ligne, l'occupation de 50 000 pieds² au départ de l'AMP serait le premier rectangle. C'est que l'AMP n'occuperait que cet endroit-là avec une possibilité d'expansion de doubler qui serait ça, pas tout à fait. Donc il resterait encore pratiquement 250 000 pieds² à louer dans ce bâtiment-là en plus des autres que j'ai nommés qui sont actuellement vacants.

2890

Mme BLANDINE CHARBONNEAU:

2895

Il me semble que ce sont quand même des orientations qui sont assez claires. Je veux dire, je ne sais pas exactement ce que fait l'AMP, il me semble que c'est de l'entretien de locomotive, c'est dans le ferroviaire, donc on peut pas mettre n'importe quoi à côté, enfin, c'est un voisin qui peut pas voisiner n'importe qui. Donc, il me semble que les voitures semblent être là pour rester, bien que leur statut semble devoir être clarifié vu que c'est pas tout à fait permis pour le moment. D'une part, on a l'AMT qui vient avec le ferroviaire au nord, l'AMP qui semble pouvoir s'installer également. Il me semble qu'on a des vocations qui sont assez claires.

2900

2905

Donc je comprends toujours pas d'aller élargir autant à un grand nombre de catégories qui pour le moment sont pas du tout à l'ordre du jour. Et surtout quand on nous a affirmé qu'on pouvait réduire ces catégories d'une manière ou d'une autre. Je trouve qu'il y

a vraiment quelque chose qui n'est pas clair et qui nécessiterait d'être redémontré. Parce que je crois que ça sera pas convaincant. C'est un sujet qui est abordé tellement souvent depuis trois jours, il faut que ce soit mieux explicité.

2910

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

La réponse que vous a donnée le promoteur, c'est l'idée de voir l'opportunité des clients potentiels à l'intérieur de son cadre. Et la Ville, à ça, a répondu qu'il pouvait y avoir une précision ou une limitation ou une indication plus précise au lieu d'adopter la catégorie générale que des activités plus précises pouvaient être pointées.

2915

Est-ce que je me trompe, j'ai pas tout à fait les termes? Pouvez-vous compléter, s'il vous plaît?

2920

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

Je veux compléter sur un volet qui est environnemental. Comme monsieur Panasuck l'a dit, toute intervention qui ne sera pas reliée à une poursuite de l'usage relié au domaine fabrication, entretien ferroviaire, va nécessiter de notre part un programme de décontamination ou de réhabilitation. C'est sûr que nous on va faire tous les efforts possible pour maintenir l'activité ferroviaire pour ne pas avoir à intervenir au niveau environnemental.

2925

Donc, tout locataire qu'on va être très intéressé à accueillir, les premiers qui vont passer sur la liste, c'est ceux qui sont reliés au domaine ferroviaire ou connexe; que ce soit une compagnie qui fait de la soudure, mais qui va offrir à contrat de l'entretien à l'AMT ou pour nous, nos locataires, quelqu'un qui va faire...là on a parlé de tanneries, hier, mais sans faire de blague là-dessus, mais quelqu'un qui fait du cuir pour recouvrir des sièges de wagon de train, ça fait partie de toutes des activités reliées au domaine ferroviaire. C'est les premiers qui vont passer en liste en termes d'intérêt pour nous.

2930

2935

Parce qu'on le sait, le projet a un impact environnemental indéniable et qui ne peut pas être dissocié à aucun moment, autant au résidentiel, que dans les espaces verts, que dans le communautaire, que dans notre portion industrielle.

2940

Mme BLANDINE CHARBONNEAU:

Il me semble qu'il y a quand même suffisamment de garanties pour qu'on puisse aller de l'avant pour les négociations avec l'accès arrière, parce que la question des usages et du changement de zonage, c'est aussi quelque chose qu'on nous a présenté comme étant crucial pour aller mener de l'avant les négociations. Donc, je comprends toujours pas comment ce que tout ce qu'on nous présente ici, ces locataires, ces possibilités, c'est pas suffisant pour qu'on mène des négociations pour l'accès arrière et qu'on nous présente toujours ces deux aspects comme...

2945

2950 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Ces deux aspects pour?

2955 **Mme BLANDINE CHARBONNEAU:**

Pour réaliser l'accès par Marc-Cantin. Le Groupe Mach a bien précisé à quel point les négociations avec le CN pour réaliser l'accès Marc-Cantin étaient tributaires de l'obtention d'un certain nombre de conditions, dont le changement de zonage pour le site industriel.

2960 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Est-ce que c'est vrai, est-ce que vous avez dit ça, c'est parce que je suis pas sûr?

2965 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

2970 Madame Charbonneau, je vais être bien *plate* dans ma réponse, là. Si on n'a pas un changement de zonage, c'est que notre zonage va rester tel qu'il est aujourd'hui : activité ferroviaire. Si je laisse cette activité ferroviaire-là, je n'ai aucune permission à demander à personne pour continuer à exercer l'activité que je fais là, donc je pourrai continuer à circuler dans les rues résidentielles, je pourrai développer le site à des fins industrielles reliées au domaine ferroviaire, sans que personne ait à intervenir ou puisse dire quoi que ce soit, sauf se plaindre.

2975 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

2980 J'essaie...non, c'est parce que vous avez fait un lien avec l'accès Marc-Cantin, alors c'est parce que vous avez dit, le promoteur demande l'accès Marc-Cantin à la condition d'avoir un changement de zonage, c'est ça? Bon. Et lui, il vous répond, évidemment si j'ai pas de changement de zonage, ça reste zoné comme c'est là, et l'activité ferroviaire peut s'intensifier ou se développer, et là il n'y a aucun permis à demander. C'est ça la réponse.

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

2985 Mais c'est pas notre orientation, puis c'est pas notre volonté de faire ça non plus.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Mais si vous faites ça, il y a plus de projet, il y a plus de consultation.

2990 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

Non, c'est ça, on veut créer un projet, on veut pas nécessairement rester où on en est là.

2995 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Ce qui m'intrigue moi là dedans, c'est est-ce que la négociation de l'accès par Marc-Cantin se fait avec le CN seulement?

3000 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

3005 C'est les seuls propriétaires terriens. On va évidemment avoir une intervention à faire dans le domaine municipal ou à savoir il va falloir s'entendre avec la Ville de Montréal où sur Marc-Cantin on va se raccorder. Il va y avoir des discussions avec l'AMT, parce que d'une certaine façon il va falloir déterminer de façon plus précise lorsque leur programme d'expansion ferroviaire ou de redéploiement du rail sur leur territoire aura été déterminé, à savoir exactement où on va passer la route, soit en partie chez eux, soit en partie chez nous.

3010 Donc, les intervenants, l'intervenant numéro un est le CN, parce qu'il faut passer chez eux, deux, la Ville où on se raccorde sur Marc-Cantin et trois avec l'AMT. Une fois rentré chez nous, on la met où.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3015 Mais ce chemin-là, une fois qu'il serait construit, serait un chemin privé ou un chemin public?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3020 Oui, oui, c'est toujours prévu que ça soit un chemin privé, un chemin contrôlé, c'est-à-dire que vous habitez dans le quartier, puis vous voulez prendre un raccourci à partir de l'autoroute Bonaventure pour aller sur Sainte-Madeleine, ça ne sera pas une option. Ça reste une entrée qui va être contrôlée, soit par...la méthodologie restera à déterminer, est-ce que c'est par carte magnétique, est-ce que c'est par caméra ou quoi que ce soit, mais
3025 c'est pas un accès qui va être universel. On parle d'un accès privé.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

Donc, c'est un droit de passage que vous obtiendriez?

3030 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

On veut aller chercher une servitude de passage.

3035 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Très bien. Est-ce que ça va, Madame? En tout cas c'est sûr que l'argumentation...

Mme BLANDINE CHARBONNEAU:

3040 Je trouve qu'il y a quelque chose qui s'arrime à tous ces aspects-là et qui n'est pas éclairci. Il y a un lien entre ces éléments que j'arrive pas à faire et qu'on m'a plus fait ce soir.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3045 Oui, c'est ça, mais c'est parce que c'est assez complexe comme raisonnement. C'est qu'au fond, s'il n'y a pas de changement de zonage, il n'y a plus de projet et toute exploitation peut avoir lieu dans le ferroviaire. C'est ça qui est paradoxal, voyez-vous. Alors c'est pour ça que la demande de changement amène toute une série d'autres questions et se rend vulnérable, parce que là il faut aussi un changement et ça rend vulnérable et ça
3050 fonde l'entente qui est en train d'être élaborée.

Assez complexe comme situation autant que je le vois au plan juridique. Alors on va essayer de comprendre ça dans la complexité des choses. Merci, Madame.

3055 Monsieur Donald Nolet, s'il vous plaît?

M. DONALD NOLET:

3060 Bonsoir, Monsieur le Président et tout le monde. Depuis 48 heures j'ai eu le temps d'aller griffonner quelques vraies questions. Je veux aussi remercier madame Nadon qui n'avait pas répondu à la question que j'avais posée mardi, à savoir est-ce que les élus étaient sourds envers les citoyens et avaient les bras grands ouverts envers les promoteurs. Elle n'a pas répondu directement...

3065 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Elle n'a pas apporté son stéthoscope non plus.

M. DONALD NOLET:

3070 Elle a pas répondu directement mardi, mais à d'autres questions, dont pour la question de l'occupation illégale par la firme Gravel des terrains du CN, j'ai compris qu'elle

me donnait une réponse dans le sens de, ce que j'ai compris, c'est qu'on disait qu'on tolérait l'utilisation illégale, qu'on avait envoyé un avis, mais qu'on faisait rien d'autre et que la raison était qu'il y avait actuellement une négociation pour un changement de règlement et de zonage.

Mais sans être juriste, j'ai toujours compris que tant qu'une loi ou un règlement n'est pas changé, c'est celle-là qui s'applique. Ça c'était ma partie commentaire. Je vais y aller plus au niveau des questions.

En fait, ma première question, les premières questions s'adressent, c'est sur le sujet de la circulation et de l'accès. Ma première question va s'adresser à monsieur Lamarche, qui a présenté l'étude sur la circulation. J'aimerais, je sais pas si vous pourriez nous retrouver rapidement la diapositive qui parlait de l'augmentation de la circulation le matin et le soir, parce que dans le fond je comprends pas trop. Mettons si on prend, vous êtes parti de l'estimé qu'il y a aurait 500 travailleurs, puis là quand on arrivait dans les mouvements, quand on additionnait les chiffres qu'il y avait pour ceux qui se déplaçaient par auto puis par autobus, ça arrivait à, me semble, beaucoup moins que 500. Ma question, les autres, qu'est-ce qu'ils font, c'est-tu qu'ils sont malades cette journée-là ou...non, mais je comprends que vous avez un modèle, mais je voudrais, sans être un expert, puis je voudrais pas non plus avoir une réponse de 30 minutes, parce que je sais qu'on est tous fatigués, vous y compris. Voilà, c'est ma première question.

M. DANIEL LAMARCHE:

Vous avez un bon point. La méthodologie du *Trip generation* est basée, comme je mentionnais tantôt, ainsi qu'hier, sur une série de statistiques prises pour des sites similaires, des projets similaires. 500 emplois n'égalent pas nécessairement 500 véhicules ou 500 déplacements, puisqu'il y a le covoiturage, il y a les gens qui viennent à pied dans le secteur, et en vélo lorsque les conditions de température le permettent. Donc, c'est pas nécessairement linéaire comme réponse.

M. DONALD NOLET:

En tout cas, permettez-moi de dire que c'est ça, là, c'est difficile de croire que finalement mettons comme 500 emplois vont arriver en quelque part comme 342 personnes, oui, qui vont entrer là.

M. DANIEL LAMARCHE:

Les 500 emplois ne sont pas nécessairement...n'arrivent pas nécessairement entre 7h45 et 8h45 le matin; ils peuvent arriver avant ou après ou durant cette heure-là. C'est 500 emplois, la fonction totale, mais c'est pas nécessairement entrant-sortant sur un 60 minutes consécutives.

M. DONALD NOLET:

Ça va pour cette question-là.

3120 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Donc, il y en a qui peuvent arriver, il peut y avoir des gardiens de nuit, des gens qui sont sur horaire flexible, etc. C'est ça que vous voulez dire?

3125 **M. DANIEL LAMARCHE:**

Exactement.

M. DONALD NOLET:

3130

C'est ça. Mon commentaire, c'est que ça en fait la moitié, je trouve que c'est beaucoup, mais, voilà.

3135 L'autre question que j'avais, c'était par rapport à l'hypothèse de 50 camions par jour. Ce que je ne comprends pas, c'est sur quelle prémisse de base ce 50 camions-là par jour, d'autant plus que, si j'ai bien compris, il y a pas encore personne qui sait qu'est-ce qui va avoir là à part de l'AMT, puis l'AMP?

M. DANIEL LAMARCHE:

3140

3145 Comme je mentionnais tantôt, on a basé nos hypothèses sur des sites similaires aux États-Unis du *Trip generation*, c'est un peu, en fait c'est la méthodologie qui est reconnue dans l'industrie, dans notre industrie, et pour un site regroupant 500 employés, 2 millions de pieds², j'inclus la portion résidentielle, il y a lieu de croire qu'il y aurait environ 50 véhicules lourds de livraison en journée, ça inclut, comme je mentionnais, ça peut être des livraisons de documents, des petits cubes comme Purolator, Fed Ex, UPS, jusqu'à des camions de plus grande envergure, pour des pièces, par exemple, pour le ferroviaire, etc.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3150

3155 Est-ce que votre modèle permet de, souvent dans les modèles comme ça, d'établir des variantes ou de faire jouer les variantes? On a su tantôt que le chantier de construction des logements pouvait s'étaler sur sept (7) ans. Est-ce que vous êtes capable d'entrer cette variable-là qui est une variable temporaire ou la variable de l'enlèvement de la contamination à certains endroits ou le dépôt de terre, etc., on a vu qu'actuellement il y a une accumulation de camions qui apporte la terre noble pour usage subséquent, est-ce que votre modèle est capable de percevoir ça et donc de vous donner une fourchette de possibilités?

M. DANIEL LAMARCHE :

3160

Bien, personnellement, ça fait 20 ans que je pratique et, à ma connaissance, je n'ai jamais entendu parler de modèles précis ou microscopiques en ce sens. Vous comprenez, par exemple, qu'un développement résidentiel de 1000 unités, par exemple, comporte plusieurs corps de métier, des plombiers, des poseurs de céramique, les charpentiers, ils ont des véhicules de service, ils travaillent sur des *shifts* aussi. Il est très, très difficile de connaître précisément ce genre de questionnement-là.

3165

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3170

Donc, le modèle n'est pas sensible à ces variables, non.

M. DONALD NOLET:

3175

Pour cette réponse-là, ma conclusion c'est qu'on nous demande un peu de faire un acte de foi dans le modèle, c'est sûr qu'on va pas se mettre à discuter du modèle, ici, à soir, mais moi c'est comme ça que je comprends la réponse : le 50 nous vient du modèle, puis voilà.

Mon autre question...

3180

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3185

Je pourrais peut-être aider à ce niveau-là. L'étude et les résultats de ça sont une fois le projet mené à terme. C'est donc qu'une fois que les 1000 unités sont construites. Ça fait qu'on pourrait faire une étude de circulation pour 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, qui à chaque fois, on dirait, bien, on va faire une étude de circulation pour 100 unités, en un, on pourrait faire une étude de circulation en 2, on en rajoute 200, en 3 et ainsi de suite. C'est, et on pourrait la même chose pour la portion industrielle, dire o.k. en 1, on va avoir loué 100 000 pieds², ça génère 5 camions; en 2, on va avoir loué un autre 100 000 pieds², ça génère 20 camions. C'est l'étude qui démontre à terme, une fois complétées toutes les unités d'habitation et tous les espaces industriels loués.

3190

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3195

Je comprends, mais voyez-vous qu'au plan du regard d'un citoyen, si un chantier est en construction pendant 10 ans, la perception de la nuisance est très différente pendant ces 10 ans, qu'une fois où l'ensemble des travaux seront terminés. Là, au plan des perceptions, il y a une variable que malheureusement le modèle ne peut pas donner pour l'instant.

M. DANIEL LAMARCHE:

3200 L'exemple que monsieur Lefavre apporte, faudrait désagréger aussi les véhicules de service qui construit le projet, des véhicules qui se rapportent à la fonction déjà construite. Et ça, c'est une enquête très, très exhaustive à mener. Oui, c'est faisable, mais à ma connaissance, moi je ne connais pas ce genre d'étude qui a été faite à ce jour.

3205 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Très bien.

M. DONALD NOLET:

3210 Mais c'était des préalables pour une autre question que je voudrais adresser à monsieur Lefavre. Si le trafic est de 50 camions par jour, comment que vous pouvez expliquer, comme vous avez répété à plusieurs occasions, que ça prend absolument deux sorties ou entrées, deux accès, sinon que le projet se fera pas?

3215 C'est ça que je ne comprends pas depuis le début. Je sais que vous avez affirmé la nécessité de l'avoir, puis que vous dites c'est pas négociable, je passe par là, sinon il y en aura pas de projet. Mais j'essaie de comprendre c'est quoi votre argument. Puis le seul argument que j'ai entendu dire, c'est que c'était nécessaire et même indispensable.

3220 **M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:**

3225 Il y a pas juste 50 camions, il va avoir tous les employés, qui va aussi...qui vont passer par là. Je suis d'accord qu'une auto ne nécessite pas un réaménagement du parc, donc à ce niveau-là, c'est...mais c'est quand même une volonté d'avoir une porte d'entrée via... qui soit quand même d'une certaine ampleur, parce qu'il faut pas se leurrer, l'accès actuel, c'est pas nécessairement une belle porte d'entrée à un parc industriel.

3230 Tout ça aussi fait en sorte qu'il faut que ça soit intéressant pour tout le monde et convivial et si on est toujours en mode compromis, puis c'est pas en faisant passer non plus des clients ou des sous-contractants...je sais pas, l'AMT décide d'avoir des visiteurs pour des installations, tout ça, on les fera pas passer par Marc-Cantin, ces gens-là vont rentrer dans un parc industriel, puis ça doit être une entrée industrielle qui est digne d'un hôte, qui est digne, puis qui a une prestance, puis un prestige. À ce moment-là, il y a une ampleur, 3235 puis il y a une porte d'entrée qui veut être créée en même temps à ce niveau-là pour être un élément fort de la signalisation, une porte d'entrée. Ça c'est un premier élément.

3240 L'autre élément aussi, c'est que, comme je le disais, il y a une certaine programmation d'entrées et de sorties de circulation de locomotives et de trains qu'on devra conjuguer. À cela aussi, il y a les 15 wagons qui vont rentrer et sortir de l'AMT à certaines

heures. Ce qui fait que ça va être pratiquement virtuellement impossible à certaines heures de penser que le camionnage peut se faire via Marc-Cantin. D'où la nécessité d'avoir à certains moments une deuxième porte d'entrée.

3245 Il y a des raisons aussi de sécurité publique.

M. DONALD NOLET:

3250 Mon opinion, en tout cas, c'est sûr qu'une sortie ou une issue, un accès, il y en a déjà un du côté nord, mais pour des citoyens ce qui est important c'est le camionnage. Nous ce qu'on dit, c'est le camionnage devrait passer uniquement par Marc-Cantin.

3255 Une dernière question qui s'adresse à madame Nadon. C'est plus à ce moment-là par rapport...on sait que sur l'accès Marc-Cantin il y a dans les accords une garantie qui bancaire qui va être déposée par le promoteur, puis par rapport à ça, j'ai deux sous-questions. C'est-à-dire est-ce que le montant est public, parce que ce que j'ai vu ici dans les documents, on parlait de garantie bancaire, mais il y avait pas de montant qui était accroché? Je vais y aller avec la deuxième sous-question en même temps. J'ai entendu verbalement, je sais pas si c'est vous, Madame Nadon, ou quelqu'un d'autre, de dire que si 3260 le promoteur ne réalise pas le projet, à ce moment-là, la Ville avec la garantie bancaire le réalise, mais aux frais du promoteur, est-ce que ça c'est écrit dans les documents publics qui sont accessibles?

Mme JULIE NADON:

3265 Donc, au niveau de la lettre de garantie bancaire, dans le projet d'accord de développement qui a été déposé qui est accessible, on parle d'un montant de 25% du coût. Je vous dirais que c'est à titre d'indicatif et il y aura encore des négociations entre la Ville et le promoteur, à savoir, est-ce qu'on indique un autre pourcentage ou, à la limite, on indique 3270 effectivement un montant réel qui serait indiqué au document officiel.

À savoir, qu'est-ce qui se passe lorsque justement il y a une obligation qui n'est pas rencontrée, à ce moment-là, la Ville prend acquisition du montant de la garantie et ensuite s'engage à réaliser les travaux. Mais c'est toute une procédure judiciaire.

3275

M. DONALD NOLET:

Puis le 75% qui manque, vous le prenez où?

3280 **Mme JULIE NADON :**

Pardon?

M. DONALD NOLET:

3285

Le 75% qui manque, vous le prenez où?

Mme JULIE NADON:

3290

C'est pour ça que je vous disais que le 25% c'est dans un projet actuellement. Ce que vous soulevez comme question a été soulevé à l'interne et il est fort possible que le montant en pourcentage soit bonifié ou qu'il y ait un montant réel en argent qui soit indiqué.

M. DONALD NOLET:

3295

Merci.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3300

Merci, Monsieur Nolet. Monsieur Patrick Thibault, s'il vous plaît?

M. PATRICK THIBAULT:

3305

Bonsoir, Messieurs, Madame. Je vais essayer d'être bref, tout le monde est fatigué, je suis pas mal dans les derniers intervenants. J'habite au 527, rue de la Congrégation, à Montréal. Je suis exactement à trois maisons du petit parc qui va être démoli; je suis dos-à-dos avec la rue Sébastopol; j'ai deux petits jumeaux de 5 ans, qui pédalent à tous les jours dans ce parc-là, qui se promènent sur la rue de la Congrégation.

3310

Et je dois vous remercier, vous autres, tout le monde ce soir, parce que vous m'avez fait réaliser quelque chose en tant que parent. J'ai un peu l'impression d'être un jumeau ici à soir, et que vous vous êtes les parents. Vous avez pris des décisions, et malgré toutes les bonnes intentions que l'enfant peut avoir quand il argumente devant ses parents, vous avez pris votre décision quand même. Je pense que maintenant je vais être un petit peu plus sensible à mes enfants quand ils vont me regarder, puis qu'ils vont me dire, papa, j'ai quelque chose à te demander, puis quelque chose à argumenter, puis si même j'ai décidé de le coucher à telle heure, ou d'y faire manger telle affaire, je vais être un petit peu plus attentif.

3315

3320

Vous avez pris vos décisions, et ça c'est un peut regrettable. J'aurais le goût de dire, papa, tu m'as abandonné. C'est vraiment ça. Je me sens un peu abandonné ce soir. Monsieur Lefavre, vous pourriez être mon père, peut-être, non?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3325

J'en ai déjà trois (3).

M. PATRICK THIBAUT:

3330 J'aurais une petite question pour vous. On s'est tous présentés ici ce soir, vous avez pris des notes, vous savez où j'habite, où habitez-vous?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3335 Vous vous adressez à moi, s'il vous plaît.

M. PATRICK THIBAUT:

Monsieur Beauchamp, pourriez-vous demander où habite monsieur Lefavre?

3340 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Moi, je peux vous dire où j'habite, moi je peux vous dire où j'habite.

M. PATRICK THIBAUT:

3345 Pourriez-vous lui demander où est-ce que tous ces gens-là habitent?
J'aimerais savoir dans quel quartier?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3350 Je ne peux pas le forcer à le faire, je peux lui demander s'il consent à le faire. Vous voulez savoir s'ils vivent dans le quartier?

M. PATRICK THIBAUT:

3355 Pas, non, ça, je sais qu'ils ne vivent pas dans le quartier, mais dans quel genre de quartier qu'il vit, où est-ce qu'ils vivent?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3360 Vous n'êtes pas obligé de répondre, c'est du privé.

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3365 Je veux juste savoir à quoi vous voulez en venir, vous. Ça me dérange pas de...

M. PATRICK THIBAUT:

3370 Moi je veux en venir à une chose. C'est que j'ai des promoteurs, j'ai la Ville, j'ai des parents, qui prennent des décisions chez moi qui vont m'affecté dans mon futur. Mon rôle foncier, qu'est-ce qu'il va devenir après tout ce développement-là? Mon parc, je veux pas que vous le remplaciez par un jardin communautaire, et mes carottes je les achète au marché Atwater, merci beaucoup.

3375 Je veux savoir, vous, o.k. on va parler humain, humainement. Toutes vos décisions, tout ce que vous nous expliquez là, ça a bien du bon sens; humainement parlant : zéro. Zéro puis une barre. On est des gens qui sont là. Je sais pas, je suis un peu envieux quand je vous regarde, je sais pas c'est quoi le pouvoir financier qui vous permet de vous tourner vers la Ville, puis d'influencer autant de choses.

3380 Écoutez, on est dans un secteur à «valeur patrimoine», que je me suis fait dire. Je viens de finir des rénovations, je change mes fenêtres, j'ai refait les fondations l'année passée, j'ai refait la brique, j'investis énormément. Quand je vais à la Ville, on me dit, tu es dans un secteur à «valeur patrimoine», tu veux changer tes fenêtres, tu es obligé de mettre des fenêtres à carreaux.

3385 Au nombre de camions que vous allez faire circuler dans nos rues, on peut dire que vous allez faire partie des meubles un peu, pourquoi pas les obliger à circuler en charrette, je veux dire, regarde, tant qu'à y être, «valeur patrimoine», on va se rendre vraiment à quelque chose d'intéressant. Tu les fais débarquer un peu plus loin, tu les rentre en charrette, puis ça va faire, regarde, la Maison Saint-Gabriel va agrandir bientôt, vous allez être l'attraction.

3395 Où est-ce que je veux en venir? Quel est l'intérêt de la Ville de Montréal à accommoder les particuliers comme ça, des gens qui investissent énormément d'argent, j'en suis sûr, quel est l'intérêt qui vous pousse à appuyer ces gens-là, à les accommoder? Rue Sébastopol étant zonée résidentielle, à dire, ah oui, on va sacrifier un bout de rue, on va couper un parc, quel est votre intérêt en arrière de tout ça, s'il vous plaît?

Mme JULIE NADON:

3400 Je vais répéter ce que j'ai mentionné il y a quelques minutes. Lorsque la Direction d'aménagement urbain fait une analyse, on ne fait pas une analyse d'un promoteur; on fait l'analyse d'un projet avec un ensemble d'enjeux et on présente en consultation un premier jet de projet de règlement pour ensuite en débattre en consultation, recevoir les commentaires.

3405

Donc, je le répète, ce n'est pas en faveur d'un promoteur si on prend en compte un ensemble d'enjeux.

M. PATRICK THIBAUT:

3410

D'accord.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3415

C'est parce qu'il y a un ordre juridique dans une société qui permet à des gens de faire des choses, c'est l'ensemble de la société qui a ses règles de fonctionnement et évidemment, c'est entendu que là on assiste à un conflit entre une valeur individuelle personnelle profonde de l'individu que vous êtes et le cadre sociétal dans lequel une société prend des décisions.

3420

M. PATRICK THIBAUT:

3425

Oui, mais ça je le comprends très bien. Si moi je leur dit demain matin, j'ai 5 garages derrière ma maison, je leur dis, je veux monter, je veux faire des habitations là dedans, je veux faire un loft, on me dit que j'ai pas le droit. Moi je suis en train d'argumenter pour dire, oui, mais ça serait un besoin et j'ai absolument besoin de ça, j'ai deux jumeaux, j'ai une petite fille qui pousse en arrière, je vais avoir besoin de m'étendre un peu.

3430

Monsieur, tantôt, a exprimé le fait que, non, non, j'ai absolument besoin de cette voie-là. Il y a quelque chose que je ne comprends pas. On m'a expliqué tantôt, aussi, avec les trains qu'il y allait avoir 15 trains qui allaient venir entre 8h00 et 9h00, et 15 autres qui allaient ressortir entre 3h00 et 4h00. Gestion de temps, *walky-talky*, il y a pas quelqu'un qui est capable de gérer ces camions-là? Marc-Cantin est utilisable et vous seriez capable de le faire. Et ça, ça dépend de la volonté des parties impliquées de le faire. Est-ce que vous voulez vraiment faire, est-ce que vous voulez vraiment investir de l'argent là dedans? Est-ce que vous voulez le «faire»? Et c'est ça le fondement de ma question. Est-ce que vous avez une volonté de le faire et je ne crois pas que vous voulez le faire.

3435

3440

La solution facile, on coupe Sébastopol, on rase ce beau petit parc, et on rentre les camions. Je comprends ce que vous me dites, Monsieur Beauchamp, il y a des règles qui régissent notre société, etc. Mais qu'est-ce qui ferait que pour un promoteur ou un projet, comme vous dites, on serait capable de transgresser ces règles-là pour dire, oui, finalement ça serait intéressant? Est-ce que c'est pour le bien d'un seul parti ou de la population en général?

3445

3450

Et, excusez-moi, Monsieur Lamarche, quand vous avez fait votre étude, là ça implique beaucoup de gens, vous avez pas vraiment fait votre étude, vous me dites que vous vous êtes basé sur des choses similaires que vous retrouvez ailleurs. Écoutez, moi ça un impact direct sur ma vie de tous les jours. Tantôt vous parliez de camions et de gens, il y a du matériau qui va passer à travers ça. Ces 900 unités-là se construiront pas avec le restant de papier qui a brûlé. Vous allez faire passer des *beams*, vous allez faire passer de

la tuile, il va y avoir du camion de livraison. Sept (7) à huit (8) ans, Monsieur Lefavre, c'est pour ça que je vous demandais la question, est-ce que vous, vous accepteriez que ça passe dans votre rue?

3455

Et laissez-moi vous dire que quand les camions passent avec le frein Jacob ou bien à la vitesse qu'ils vont parce qu'ils sont payés à *la run*, ils ne sont pas toujours respectueux du 30 km/h qui est là. Et ça, on le vit.

3460

Et pour renvoyer la balle à madame Nadon, lorsque vous octroyez des permissions à ces gens-là, comme quand ils ont tourné le fameux film «*Effray (sic)*» 2000, on recevait une feuille de papier, Monsieur Beauchamp, nous disant : «Nous tenons à vous avertir que ce soir il va y avoir vol d'hélicoptère, bombardements et explosions. Merci de votre compréhension.» Qui a bénéficié de ça?

3465

Pourquoi pas avoir construit un parc au bout de la rue de la Congrégation pour nous dire, merci de votre patience pendant trois mois. C'est là où est-ce que le bât blesse. Vous prenez des décisions, nous autres on est là, on continue à payer nos trucs. Ça marche pas, il est où le côté humain là dedans? Vous faites de la belle promotion, vous faites des beaux projets, nous autres là dedans on est là, puis on écope.

3470

Là j'essaie de réduire à la plus simple expression, parce que là, regarde, ça manque de bière puis de chips, puis on est pas chez Magnan pour parler de ça, quoique ça délierait bien des langues, puis ça serait intéressant.

3475

On veut raser un parc. Ils veulent construire des choses. Vous les laissez faire ou s'accommoder ou étudier le projet, comme vous dites, puis nous autres en arrière là dedans, on est comme l'enfant qui regarde ça, puis qui dit, oui, oui, j'ai le droit de dire mon opinion, mais je vais coucher à 8h00 à soir quand même.

3480

C'est là que ça m'énerve. J'ai fait une couple d'interventions tout à l'heure. Je m'excuse c'était très, très, très impoli. Je me sentais un peu comme l'enfant révolté. Je vous écoute et j'ai de la difficulté à avaler tout ce que vous me dites. C'est de la poudre aux yeux. C'est une consultation, je trouve ça super intéressant, combien de personnes a lu les mémoires qui ont été déposés? Qu'est-ce qui se passe réellement lorsqu'on sort d'un exercice de même, à part, peut-être pour certains de s'être fait chier pendant trois jours.

3485

Excusez-moi, vous allez repartir chacun de votre côté, vous allez avoir compilé toutes les opinions des gens, vous allez leur faire votre recommandation, ils vont travailler ensemble, et, au bout du compte, nous, il faut suivre la parade. C'est là que j'ai un petit peu de misère.

3490

Dernière question. Est-ce vrai, parce que là c'est peut-être une légende urbaine, est-ce vrai que le terrain a été vendu un dollar?

3495 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Non, ç'a été dit tantôt.

3500 **M. PATRICK THIBAUT:**

Oui, ç'a été dit? Je suis arrivé en retard, excusez-moi, j'avais des enfants à coucher. Ç'a été vendu un dollar?

3505 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Ç'a été dit, et ils ont expliqué qu'il coûtait par ailleurs 25 millions de décontamination.

M. PATRICK THIBAUT:

3510 Bien, décontamination, ça va beaucoup plus loin que ce qui m'a été raconté à soir. Pourquoi pas proposer aux citoyens dans ce temps-là, de dire regarde, est-ce que vous avez des idées de développements. Il pourrait y avoir un super de beau centre professionnel là dedans, faire des...pour que les gens puissent aller apprendre des métiers, etc. Il peut y avoir des développements au niveau d'habitation qui pourraient être hyper intéressantes.

3515 Non, on se tourne vers des grosses compagnies, ça se passe entre vous autres, les gens achètent les terrains, puis nous autres on est là à côté.

Il y a de la frustration, o.k. À travers nos questions, on passe beaucoup de commentaires, puis il y a beaucoup de frustrations, puis c'est les seuls moments où est-ce qu'on peut les dire.

3520 **M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:**

Puis c'est correct.

3525 **M. PATRICK THIBAUT:**

Puis ça, c'est un peu frustrant. Où sont les décideurs? La personne qui est censée prendre la décision à la Ville de Montréal, plus tard, comment ça qu'elle n'est pas là ce soir? Pourquoi qu'on n'est pas capable de confronter la personne à la Ville de Montréal qui va prendre la vraie décision au bout du compte, au lieu de recevoir un rapport à la fin de tout ça. Pourquoi qu'on n'est pas capable de la confronter cette personne-là? Ça c'est déplorable. C'est très, très déplorable, puis c'est juste une question de gros bon sens.

3535 Essayez de vous mettre, Monsieur Lefavre, Monsieur Lamarche, tout le monde, dans notre peau à nous autres. On habite le quartier, on a des enfants. Si demain matin, je vous disais, je rase votre beau quartier en quelque part pour faire passer des camions et

que je me fais dire que pendant 7-8 ans, je vais avoir du développement; comment est-ce que vous réagiriez?

3540

Gros bon sens, s'il vous plaît. Gros bon sens. Ça va vous coûter quelques milliers de dollars de plus, vous faites partie d'un...je sais pas comment ça marche votre *gamique*, c'est qui, qui tire les filets de la bourse, crachez-la donc l'argent en quelque part, vous êtes capables de le faire, vous êtes capables. Gros bon sens, s'il vous plaît.

3545

Regarde, ce serait une dernière question. Est-ce que vous seriez capable de le faire avec les moyens de juste tout concentrer avec Marc-Cantin, faire venir quelqu'un qui va nous faire une autre belle étude, en disant, est-ce qu'on est capable de régler les camions pour qu'entre 8h00 et 9h00, il y a plus un camion qui passe parce qu'il va avoir des trains et que tout se concentre sur Marc Cantin. Est-ce que c'est faisable, entre vous et moi, puis eux? Est-ce que c'est faisable?

3550

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3555

Est-ce qu'on y va avec les réponses?

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3560

Si vous voulez répondre, c'est plus...

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3565

Il faut repartir 10 minutes en arrière, puis recommencer toutes les questions qu'il a posées.

M. PATRICK THIBAUT:

3570

Ça va le sarcasme.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

C'est entendu que c'est plus un commentaire.

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3575

Non, c'est pas un sarcasme, c'est juste que je veux pas répondre où je dois pas répondre.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3580 C'est-à-dire que s'il y a des réponses censées, je ne veux pas qu'on parte une discussion. S'il y a des réponses claires et simples que vous pouvez donner.

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3585 Sans repartir d'Adam et Ève, là, l'historique du dossier quand même ne relève pas d'un plan de Groupe Mach qui a été pondu avec Samcon avec ce qu'on veut. Ceux qui ont participé aux tables de concertation, aux séances de pré-consultation, il y a eu Action-Gardien a été impliquée, le RIL est impliquée, RESO a été impliquée, la Chambre de commerce a été impliquée; i y a eu une douzaine, une dizaine de sessions de travail avec
3590 tous ces organismes-là, tous ensemble. On avait essentiellement un projet sur la table à ce moment-là, Action-Gardien avait ce document-là. Il y a eu des rencontres autant au niveau de discussion de quelle est la part qui devrait être en logement social, quelle part qui devrait être en résidentiel, quelle part qui devrait être en industriel, quel genre d'activités, même, industrielles qu'on devrait regarder là dedans; comment est-ce qu'on peut régler
3595 l'accessibilité.

Tout ça n'a pas été juste pondu par mon groupe. Il y a eu les pré-consultations après, il y a eu convergences et ententes sur certains points, sur d'autres, non. Est venu après ça le dépôt des mémoires; d'autres éléments qu'on a pris en considération. Après les
3600 consultations, la Fonderie Darling nous approche, on décide qu'on démolit plus un bâtiment, puis qu'on va le remettre à la communauté.

Vous parlez de l'humain, là, il est tout là l'humain. On parle de création d'emplois, on parle de céder pour du communautaire des espaces pour des ateliers d'artistes, puis il peut
3605 y en avoir des centres de formation là-dedans. Je le donne le bâtiment, puis pour des fins communautaires...

(DISCUSSION INAUDIBLE DANS L'ASSISTANCE)

3610 Regardez, façon de parler, on parlait de...

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3615 Je vous signale qu'il n'a pas signifié un transfert de propriété, alors. Allez-y.

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

Façon de parler. C'est sûr que quand on disait qu'on disait qu'on est prêt à leur céder 100 000 pieds² pour un dollar. C'est parce qu'on a une volonté de vouloir remettre des

3620 certains éléments dans le quartier, puis quand hier j'ai parlé qu'on veut créer une mixité d'usage pour créer une synergie, ça fait partie d'une autre activité.

Fait qu'à quelque part, on a essayé d'aller chercher le plus de convergence possible. C'est impossible de penser qu'on va satisfaire tout le monde, parce qu'il y en a qui vont
 3625 vouloir 40% de logement social; Samcon en voulait 10%. C'est impossible que l'AMT probablement sera pas satisfait de tel et tel élément, parce qu'elle va devoir concéder des passages à moi qu'elle voudrait peut-être pas me céder. Tout le monde en quelque part doit mettre un certain nombre de compromis.

3630 Un des éléments qui, je le sais, est le plus grand irritant, c'est le parc. C'est la circulation qui va avec le parc. Ça reste que, c'est madame là bas qui a parlé sur Sainte-Madeleine qu'il y a un autre parc, puis elle parlait qu'il y avait du camionnage. Mais c'est pas juste le camionnage, là aussi, mais c'est que si on rajoute de l'activité, vous avez vécu une quiétude parce que le site est inactif depuis un X nombre d'années. Mais il y a toujours eu
 3635 de l'activité, puis ç'a été d'une certaine façon toléré. Là vous avez vécu une quiétude et on s'est ouvert à trouver des solutions pour pas remettre le camionnage dans le quartier résidentiel. C'est une autre ouverture et un autre engagement qu'on s'est pris envers le politique et envers les fonctionnaires et envers la population : qu'on ne remettait pas sur Sainte-Madeleine, sur Congrégation, du camionnage lourd. On a essayé de trouver les
 3640 meilleures façons pour trouver les meilleurs endroits.

Je ne peux pas y aller par pont aérien à partir du Costco pour rentrer chez nous. Je
 3645 peux pas passer par Bonaventure par pont aérien, j'ai pas les 32 millions pour faire ça. Parce que c'est ça les chiffres qui sont évoqués par la Société du Havre pour faire les réaménagements, c'est 32 millions. Je les ai pas.

Si la Société du Havre avec le fédéral puis le provincial veulent le faire, regarde, j'embarque, je le dis à tout le monde, oui, je vais embarquer. C'est que l'accès via Marc-Cantin est, je l'espère, sera la solution à vos problèmes de camionnage lourd et à mes
 3650 problèmes aussi. Mais je ne peux pas me permettre, parce que le problème c'est que je ne contrôle pas ce terrain-là, c'est le CN. Si j'étais propriétaire de ce terrain-là, je vous répondrais, oui. Oui, je suis capable. Oui, je ne suis pas chez nous, je suis chez le CN, puis on le sait, le CN fait ce qu'il veut. On est en bons termes avec eux.

3655 On est en bon processus de discussion pour qu'il y ait le plus de plages ouvertes pour qu'on puisse passer à niveau, pas en souterrain, par en aérien, à niveau. Ce qui implique des contraintes. Puis c'est pas juste les 15 de l'AMT qui est le problème ou qui est la source de potentiel de blocage, il y a Via, il y a le CN, le CP, je pense que le CP passe pas là, mais c'est tout ça qui fait qu'il y a certaines plages que je peux pas...que ça pourrait
 3660 être bloqué pendant un certain nombre de temps, donc j'ai besoin d'une deuxième soupape.

Je le dis, je le répète, je m'engage le plus de camions que je peux passer sur Marc-Cantin. On va le faire si je suis capable de tous les faire, je vais le faire, mais je ne contrôle pas ce terrain-là.

3665

Donc, je veux être certain d'avoir un deuxième accès à un site industriel d'ampleur qui va être mobilisateur, créateur d'emplois, regarde, qui va générer de l'économie dans le secteur. On ne peut pas rentrer par une cour arrière dans un...ça fait ça, c'est comme si je rentrais tout le temps par la cour d'en arrière.

3670

C'est pas très...on parlait de Boisbriand. Bien, Boisbriand, il y a des entrées majestueuses, c'est des grosses affaires, toutes. Là, on est enclavé dans un secteur où est-ce qu'il faut se débrouiller avec les moyens du bord, puis passer par Sainte-Madeleine à travers des secteurs résidentiels. C'est pas très *glamour* pour inviter là des grandes industries à venir s'implanter chez nous. Il y a tout ça qu'il faut prendre en ligne de compte, si on est capable de créer quelque chose qui va être une belle porte d'entrée, qui va être fonctionnelle, qui va

3675

Tout ça, fait qu'au bout de la ligne, tout le monde gagne. L'histoire du jardin communautaire, si la population n'en veut pas de jardin communautaire, on en fera pas un jardin communautaire, c'était une proposition de la Ville qui a dit ça serait correct de faire un jardin communautaire. Mais on va le passer le sondage dans la population, puis si au lieu de ça, on fait des carrés de sable puis des balançoires, ça sera ça.

3680

C'est l'idée...nous on est prêt à céder un terrain et à payer l'aménagement qu'il y a à faire sur ce terrain-là. Si on nous demande de mettre des bacs pour faire de la plantation, pour faire des jardins, ça sera ça; si vous voulez des balançoires avec un carré de sable, ça sera ça. Demandez pas un stade olympique, par exemple, mais, ou un vélodrome. On se comprend. Les arbres, on va faire tout ce qu'on peut pour essayer de les...on va excaver 10 pieds autour, on va prendre ce qu'il faut pour les prendre, les transplanter, puis les remettre, soit dans cet endroit-là, soit à un autre endroit; on pourra faire une consultation sur ça. Vous les voulez où? On les mettra où est-ce que vous voulez.

3685

3690

En quelque part, on cherche juste à essayer d'atténuer cette dernière nuisance-là, qui, selon nous, est la dernière nuisance, parce que je juge qu'on a essayé d'atteindre le plus de consensus avec le milieu.

3695

M. PATRICK THIBAUT:

Le développement, ça va, il y a personne qui a rien contre le développement, mais comme vous dites, ça se réduit à une chose : le parc, la circulation. C'est...le reste ça pourrait être discutable, comme vous dites, au niveau du nombre de logements sociaux, tout ce qui peut avoir à l'intérieur de ce parc industriel-là, mais pour l'instant, moi ça me fait *freaker*, parce que je me fais dire que pendant 7-8 ans, je vais avoir du *truck* qui va passer

3700

3705 chez nous, puis ça va barder, puis ça va cogner en arrière de chez nous et au bout de la ligne, nous autres ça va nous influencer comment aussi, comme au niveau du rôle foncier, etc. C'est toutes des questions qui sont pertinentes.

Vous, vous développez, ça nous affecte nous autres.

3710

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

Ça pourrait vous affecter positivement.

3715

M. PATRICK THIBAUT:

Au bout de 8 ans.

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3720

Non, pas nécessairement.

M. PATRICK THIBAUT:

3725

Bien, c'est ça que vous avez dit tout à l'heure. 1000 unités, on parle d'à peu près 7-8 ans?

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE:

3730

Oui, oui, mais je parle d'en termes de votre évaluation, je suis pas sûr que vous allez perdre de la valeur sur votre propriété.

M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président:

3735

Alors, voilà. Merci. Merci beaucoup. Écoutez, c'est un exercice important et difficile. C'est un exercice qui va chercher les émotions et les informations, on l'a bien vu. J'ai permis une série de commentaires, j'ai essayé d'être pas trop strict sur la discipline. C'est pas important, l'important c'est pas la discipline, l'important c'est qu'à travers un processus comme ça, le plus d'information et le plus d'échange d'une certaine façon puissent se réaliser.

3740

3745

Je tiens à vous remercier beaucoup de votre participation. Je rappelle que nous espérons maintenant vous revoir dans le cadre de mémoires. Si vous voulez déposer un mémoire à la commission, vous devez nous avertir, faire votre dépôt au plus tard le 1^{er} octobre. Il est possible de faire un mémoire, de préférence un mémoire écrit. On peut aussi présenter un mémoire oral, qui n'a pas été écrit, mais il doit être annoncé pour le 1^{er} octobre.

3750 Au fond, je ne veux pas de mémoire improvisé, à la dernière minute. Un mémoire peut être oral, mais il doit y avoir une intention de mémoire et d'avoir préparé sa pensée et son témoignage.

3755 La commission avait une série de questions, un certain nombre de questions que vous avez posées, on les aurait posées, vous les avez posées, je pense que c'était important de laisser votre questionnement en premier, nous avons retenu nos questions. Mon collègue a été forcément silencieux, mais nous allons lundi nous réunir et formuler un certain nombre de questions complémentaire qui seront rendues publiques et qui seront transmises, soit à la Ville, soit à l'AMT, soit au promoteur. Et nous allons recevoir des réponses écrites, qui évidemment seront rendues publiques.

3760 Je rappelle que toutes les transcriptions, tous les échanges que nous avons eus seront rendus publics.

3765 L'exercice présent était difficile pour vous, et je le comprends parce qu'il avait une impression de répéter, puisque ça fait des années que vous discutez et qu'en plus il y a eu un processus intéressant d'identification des enjeux et de première recherche, d'axe en commun. Mais c'est entendu que quand on revient encore sur la même information, parfois on se dit, c'est encore le même refrain qu'on raconte. Il y a des éléments nouveaux, il y avait des informations nouvelles, il fallait essayer de départager les uns des autres. Je pense du côté de la négociation et des termes d'entente, il y avait eu beaucoup de progrès, sur d'autres, les informations semblaient moins vieilles ou pas nouvelles, c'est la limite un peu

3770 de l'exercice que nous faisons.

3775 Pour notre part, notre rapport comprendra au moins deux choses. C'est-à-dire d'une part le reflète de ce qui a été dit, et ça c'est le témoin de votre histoire et c'est extrêmement important. Il y aura aussi la propre analyse que Michel et moi ferons à travers notre propre expérience et notre compréhension. Et ensuite le rapport sera évidemment remis à la Ville et sera rendu public.

Alors merci beaucoup pour cette première étape. J'espère qu'on a été un peu à la hauteur de vos attentes et on se retrouve à la période des mémoires. Merci.

3780 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des
notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à
la Loi.

3785 ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.