

2330 **M. GASTON BÉRUBÉ :**

Parce que dans mon quartier il n'y a pas beaucoup de dynamique. On a quoi, une, deux, on a trois dépanneurs puis une petite épicerie à peine... c'est réellement minime. Tout ce qu'on avait, on avait déjà une Caisse populaire, elle est fermée. Il y a plein de choses qu'on avait puis tout est parti, bonjour. On élimine.

2335

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Bien, je vous remercie beaucoup.

2340

**M. GASTON BÉRUBÉ :**

C'est parfait.

2345

**LA PRÉSIDENTE :**

On a votre témoignage.

2350 **M. GASTON BÉRUBÉ :**

Merci.

2355 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais appeler maintenant madame Marjolaine Boutin-Sweet et madame Catherine Roy Goyette.

2360 **Mme MARJOLAINE BOUTIN-SWEET :**

Il est tard, on est les dernières. Alors, on va essayer de faire ça vite. Bonsoir, Madame, Messieurs, en tant que députée fédérale je suis heureuse de pouvoir témoigner ce soir, parce que dans le secteur dont on parle ici, il y a quand même plusieurs infrastructures fédérales. Il y a non seulement le port de Montréal, mais il y a le CN, et il y a la base militaire de Longue-Pointe.

2365 Mais ce soir on va se concentrer sur les actions qui concernent le fédéral et le projet routier en particulier. On n'ira pas dans les autres champs d'intérêt.

2370 Je pense que c'est important de prendre le temps de bien planifier et ça, je l'ai vu quand il y avait de plus en plus de citoyens et citoyennes qui venaient à mon bureau avec des craintes au sujet du viaduc qui allait se construire près des résidences. Donc, ça m'a fait comprendre que c'est important de vraiment prendre notre temps puis de bien planifier puis de consulter tous les acteurs qui sont impliqués.

2375 Moi, mon travail de député je le considère en partie comme étant un lien entre la population que je représente et le gouvernement fédéral. Et c'est pour ça que j'ai accepté de parrainer une pétition citoyenne et cette pétition-là demandait au port de Montréal et au ministère des Transports d'évaluer différents scénarios pour le lien routier en question, entre le port et le réseau routier supérieur.

2385 Ça d'ailleurs, ça s'inscrivait dans une démarche qu'on avait déjà commencée au bureau. On avait fait une étude qu'on a publiée et vous avez la référence dans le document qu'on vous a présenté, ça s'intitule « Une fenêtre sur le fleuve ». Et dans cette étude-là on a consulté, en fait c'est une revue de la littérature sur les bonnes pratiques entourant les relations port-ville dans le monde. Alors, on a trouvé plusieurs exemples intéressants. Et suite à ça, on a avancé quelques idées pour l'amélioration de la cohabitation port-ville.

2390 D'ailleurs, j'aimerais remercier les dirigeants du port de Montréal pour leur collaboration continue dans ce dossier-là.

2395 Le but de notre présentation aujourd'hui qu'on va se partager peut se résumer en cinq points. Le premier point c'est d'inclure le gouvernement fédéral comme partenaire dans la recherche de solutions aux contraintes présentes. On veut aussi contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de Hochelaga évidemment. Maximiser la protection environnementale, assurer la fluidité des transports, des personnes, des marchandises et puis tirer la meilleure partie possible des fonds, des terrains et des infrastructures publiques de ce coin-là.

2400 Maintenant, ma collègue Catherine Roy Goyette va vous expliquer plus en profondeur les propositions qu'on a mises dans notre rapport. Merci.

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

2405 Alors, merci. En fait, on voit la réorganisation actuelle du territoire Assomption Sud-Longue-Pointe, comme en fait une opportunité, une opportunité pour bien faire les choses parce que les développements qui seront réalisés dans les prochaines années vont avoir un impact pour les prochaines décennies, au moins pour les 50 prochaines années. On l'espère tout le moins. Parce qu'on construit des infrastructures de cette ampleur-là.

2415 En fait, nos propositions vont toucher trois éléments. Évidemment, relier le port, le réseau routier du port de Montréal au réseau routier supérieur. Mais ensuite de ça, évidemment l'amélioration de la qualité de vie. Donc, pas seulement le maintien de la qualité de vie des citoyens, mais l'amélioration, toujours dans l'optique où on voit le développement comme une opportunité. Et finalement, la protection maximale des environnements, donc des terrains qui sont en voie de renaturalisation.

2420 Comme Marjolaine l'a dit précédemment, il apparaît impératif que le gouvernement fédéral particulièrement via Transport Canada soit davantage impliqué dans le développement

du projet. On sait qu'en ce moment la ville et le MTQ ils sont très actifs. On pense que Transport Canada est un joueur manquant qui doit être autour de la table.

2425 Dans la proposition qui vous est présentée à l'écran que j'aborderai un peu plus tard, en fait avant de l'aborder, je vais me tourner vers l'ouest pour nous permettre de redévelopper l'est. Tel que vous avez vu dans le rapport qu'on a présenté, qu'on vous a présenté un peu plus tôt, on propose en fait, le gouvernement fédéral est propriétaire d'énormément de terrains dans l'ouest de l'île, particulièrement autour de ce qui sera le point terminal du REM.

2430 Et évidemment, ces terrains-là sont soumis à beaucoup de pression spéculative et le gouvernement fédéral sera éventuellement amené à la vente de ces terrains-là qui généreront énormément de profits. Et nous le pensons extrêmement stratégique que ces profits-là soient réinvestis là où les activités portuaires se déroulent actuellement, c'est-à-dire chez nous dans l'est.

2435 Donc, comment ces profits-là devraient être réinvestis par le gouvernement fédéral? Premièrement, dans le document de la ville on entend parler beaucoup d'incohérence le long de Notre-Dame, et je pense que plusieurs témoignages ce soir y faisaient référence également. Donc, on suggère que le gouvernement fédéral acquière les terrains au sud de  
2440 Notre-Dame pour permettre de travailler avec le MTQ et la ville pour élaborer une trame d'aménagement cohérente le long de Notre-Dame.

2445 Ensuite, évidemment dans la proposition qui vous est présentée aujourd'hui, en fait on propose de prioriser le secteur Dixon Viau qui nous permettrait d'élaborer le lien routier non pas le long des habitations tout près de Viauville, mais bien le long du prolongement de l'Assomption, ce qui permettrait évidemment de rejoindre deux éléments, soit d'avoir un lien, donc un viaduc construit le plus loin possible des résidences autant celles de Viauville que de Guybourg. Merci Marjolaine. Et finalement, de protéger un maximum de terrains en friche, en  
2450 voie de renaturalisation, particulièrement dans le sud proche de Notre-Dame, en ce qui a trait au lien routier portuaire.

2455 Deuxième élément, qui je pense a été beaucoup abordé ce soir par plusieurs témoignages de citoyens, c'est le malaise face à la boucle autoroutière qu'on souhaite développer à l'intérieur du boisé Steinberg, particulièrement dans un milieu humide reconnu par Canards Illimités Canada. Donc, en fait on estime que cette boucle-là en fait coûtera très cher de manière financière, mais aussi au niveau environnemental.

2460 Donc, dans le document présenté par la ville, on nous informe que cette boucle-là a été prévue principalement à cause de l'incapacité de produire des passages à niveau par rapport à l'antenne ferroviaire Longue-Pointe. Donc, on propose que le gouvernement fédéral, dédommage le CN pour déplacer la gare de triage plus à l'est, donc à l'est du prolongement l'Assomption, ainsi que son viaduc qui apparaît particulièrement trop bas, comme vous le savez probablement est l'objet de plusieurs collisions dans les dernières années, mais également dont l'emprise est assez étroite et ne permettra probablement pas le  
2465 développement du réaménagement de la rue Notre-Dame avec le projet entre autres d'y installer un tramway.

2470 Donc, on constate que cette infrastructure ferroviaire là devra probablement faire l'objet d'un réaménagement également. Donc, on profiterait du momentum qu'on a actuellement pour faire les aménagements dès maintenant.

2475 Finalement, avec le déplacement de la gare de triage à l'est du prolongement de l'Assomption, ça nous permet de dégager une bande verte le long des habitations Viauville qui pourra être utilisée évidemment comme zone tampon, zone de reverdissement et qui pourrait être entre autres utilisée par la ville de Montréal pour développer une piste cyclable qui permettrait de relier la rue Notre-Dame jusqu'au nord et jusqu'au parc Maisonneuve, puisque l'ancienne ligne ferroviaire se rend pratiquement jusqu'au parc Maisonneuve.

2480 Alors voilà, on est très conscientes que la plupart de nos propositions s'adressent davantage au gouvernement fédéral qu'à la ville de Montréal. Cela dit, on espère que la ville reprendra ces propositions pour en faire des demandes claires auprès du ministre des Transports. Alors, voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

2485

Merci beaucoup. C'était très clair. On avait bien lu tout ça.

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

2490

Moi je voudrais juste savoir, vous faites référence au début d'un documentaire que vous avez produit sur la question, est-ce qu'il est visible, disponible quelque part?

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

2495

En fait, c'est un lien à l'intérieur de l'étude. Alors, c'est une étude qui s'appelle « Une fenêtre sur le fleuve », c'est de celle-là que vous parlez?

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

2500

Oui.

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

2505

Donc, le lien Web fonctionne, mais il est également disponible sur le site Web de Marjolaine.

2510

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

O.K. Merci.

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

2515

Alors, avec les ressources que vous avez, généralement on demande toujours aux politiciens de chiffrer leur promesse. Donc, la bande d'expropriation industrielle au sud de Notre-Dame, le déplacement de la cour de triage ferroviaire et les autres acquisitions, avez-vous un estimé à offrir quant au coût de ces investissements majeurs?

2520

**Mme CATHERINE ROY GOYETTE :**

En fait, on n'a pour l'instant aucun chiffre. Les terrains envisagés sont d'une superficie similaire à ceux qui seront éventuellement cédés, vendus au centre-ville. Sachant que le prix des terrains au centre-ville est beaucoup plus élevé que ceux dans le secteur concerné. On peut estimer qu'il y a une équivalence. Par ailleurs, évidemment comme vous l'avez dit avec les ressources dont on dispose c'est des données qui seront éventuellement à être produites et c'est des données qui pourront être facilement demandées au gouvernement fédéral lui-même.

2525

2530

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Merci.

2535

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien, je vous remercie beaucoup. On approche de la fin de cette première séance. J'ai plusieurs informations à communiquer. Mais avant tout je demanderais à la Ville si vous avez besoin de rectifier des faits? C'est votre droit de rectification. On vous écoute pour les rectifications.

2540

**M. DANIEL BEAULIEU :**