

# Mémoire présenté par Pharmascience inc.

## Consultation publique (17 janvier 2019)

### QUI EST PHARMASCIENCE INC.?

En tant que fleuron de l'entrepreneuriat québécois, nous tirons une grande fierté d'être une entreprise locale, qui soutient 1 500 familles d'ici. Fondée en 1983, Pharmascience inc. est en effet le plus grand employeur pharmaceutique de la province et le seul fabricant de médicaments génériques à fabriquer la majorité de ses produits au Québec. Avec notre siège social situé à Montréal et nos 1 500 employés répartis sur trois sites (Royalmount, Dorval et Candiac), nous sommes une entreprise pharmaceutique privée à service complet ayant de profondes racines au Québec, et dont la portée mondiale est croissante, entre autres grâce à la distribution de nos produits dans plus de 60 pays. Figurant au 56<sup>e</sup> rang parmi les 100 principaux investisseurs canadiens en recherche et développement (R&D) grâce à 43 millions de dollars d'investissement en 2017, nous sommes la 6<sup>e</sup> plus grande entreprise pharmaceutique au Canada et le 4<sup>e</sup> plus grand manufacturier de médicaments génériques en vente libre au pays.

Notre site de Royalmount, situé au 6111, avenue Royalmount, accueille plus de 1 100 employés, dont la moitié demeure sur l'île de Montréal. Plus de 600 membres de notre personnel se rendent par ailleurs au travail en voiture et transigent par l'autoroute Décarie et/ou l'autoroute métropolitaine.

Dans un secteur mal servi par le transport en commun où les itinéraires routiers alternatifs sont limités, voire quasi inexistant, un projet tel que le complexe Royalmount Mega Mall se répercutera assurément pour nos employés. Une étude de la Ville de Montréal a d'ailleurs évalué que le temps de déplacement dans le secteur durant l'heure de pointe de fin de journée pourrait augmenter jusqu'à 30 minutes. Récemment, en consultation publique, des experts ont également plaidé pour que des investissements majeurs dans les transports en commun accompagnent la mise en place du projet. Il s'agit pour eux d'une condition essentielle au déploiement du complexe. Or, de tels investissements n'ont pas été annoncés à ce jour, alimentant – et légitimisant – les craintes de nos employés.

Nous présentons ce mémoire, dans un contexte où la **réention** de notre personnel est pour nous un enjeu de tous les instants. Alors qu'il est extrêmement difficile de **mobiliser** les ressources, le temps de voyage devient un facteur primordial dans le choix et le maintien de leur emploi. Tout alourdissement substantiel de la circulation est susceptible de pousser nos employés à envisager quitter Pharmascience. Déjà, plusieurs nous ont dit être en réflexion à cet effet.

### NOS PRÉOCCUPATIONS ET QUESTIONNEMENTS

Notre analyse du projet, des études d'impact sur le transport et des mesures de mitigation proposées soulève pour nous plusieurs préoccupations. Il en découle quatre grands questionnements que nous croyons important de soulever dans le cadre de cette consultation publique.

### **1) Mesures de mitigation – impacts à court terme**

Le promoteur mentionne la mise en place de mesures de mitigation pour atténuer les impacts sur les commerces environnants. Les mesures proposées, par exemple l'élargissement des voies des routes avoisinantes au projet, occasionneraient au cours des prochaines années de nouveaux travaux routiers, augmentant du même coup le temps de transport pour ceux qui y circulent. On doit donc prévoir une hausse du trafic avant même le déploiement du projet. Nous sommes déjà saturés au niveau de la construction, qui affecte directement nos employés qui voyagent en voiture. Ces derniers se trouveraient donc confrontés à court terme à de nouveaux travaux, qui allongeraient leur temps de transport. Tout ceci alors que nous ne sommes même pas assurés que les mesures de mitigation porteront fruit.

*Comment pouvez-vous nous assurer que ces mesures auront l'effet escompté, afin que, de notre côté, nous puissions rassurer nos employés?*

### **2) Ajout du nombre de voitures au quotidien**

Le promoteur affirme que les mesures destinées à réduire l'utilisation des voitures vont permettre de limiter à 40 000 le nombre de déplacements additionnels quotidiens dans l'échangeur des autoroutes Métropolitaine et Décarie. Or, une étude de la Ville de Montréal parle plutôt d'un ajout de 70 000 véhicules par jour, soit 140 000 déplacements quotidiens. Et même si le nombre réel de déplacements supplémentaires était de 40 000, cela demeure très élevé, dans un secteur déjà extrêmement achalandé où 360 000 automobiles circulent par jour.

*Comment le promoteur explique-t-il cet écart majeur – 30 000 voitures – entre ses prévisions et celles d'une étude externe?*

### **3) Incitatif proposé – aucune assurance d'obtenir les résultats escomptés**

Au niveau des mesures proposées, le promoteur mentionne le déploiement d'incitatifs pour que les visiteurs demeurent sur le site pour y souper, et quittent après 19h, après l'heure de pointe. L'objectif serait de retenir 1 300 véhicules sur le site. Or, notre crainte est que ces incitatifs aient un impact limité en semaine. On peut penser que la plupart des gens qui visitent le complexe après les heures du bureau voudront retourner souper à la maison.

Par ailleurs, la Ville de Montréal a mené une analyse technique, dans laquelle il est indiqué que l'efficacité de ce genre de mesures est incertaine et reste à démontrer. Puisqu'il n'y a actuellement pas de situation comparable en Amérique du Nord, il est extrêmement difficile d'évaluer l'impact réel sur le comportement des usagers.

*Comment pouvez-vous nous assurer que ces incitatifs auront bien les effets escomptés?*

### **4) Mesures de mitigations refusées par le Ministère des Transports du Québec**

Le promoteur a proposé neuf mesures de mitigation aux villes de Mont-Royal et de Montréal, ainsi qu'au Ministère des Transports du Québec (MTQ). Or, deux de ces mesures ont d'ores et déjà été refusées par

le MTQ, qui affirme qu'il maintiendra sa décision. Tout indique que le refus de ces deux mesures occasionnera une augmentation du débit de voitures aux alentours du site du projet. Qui plus est, nous craignons que les visiteurs, lorsque confrontés à un embouteillage majeur au moment de quitter le complexe, ne soient tentés de transiger vers des voies connexes, ce qui aurait un impact direct sur le trafic autour des bureaux de Pharmascience.

*Comment pouvez-vous nous assurer que l'augmentation du débit de voiture, en plus d'augmenter la congestion particulièrement durant les heures de pointe, n'aura pas comme effet direct d'hausser le nombre de voitures dans les rues avoisinantes du complexe?*

## **Conclusion**

L'arrivée du projet Royalmount Mega Mall suscite de nombreuses préoccupations pour le personnel et la direction de Pharmascience. Ces craintes sont alimentées par l'incertitude qui entoure les impacts réels du projet, à commencer par les données de l'étude d'impact du promoteur qui divergent grandement de celles de la Ville de Montréal. Il en va de même pour les mesures de mitigation proposées auxquelles le MTQ a déjà opposé une fin de non-recevoir. À cela s'ajoute l'impact toujours inconnu du projet sur la circulation des rues environnantes à Pharmascience. Pour rassurer nos employés et éviter des départs massifs, nous avons besoin d'obtenir des réponses claires, concrètes et réalistes à ces interrogations. Il en va du maintien du bon fonctionnement de notre entreprise et de ses 1100 emplois.