

LA GRANDE-PRAIRIE :
AU-DELÀ DE L'IMAGE

**DOCUMENT REMIS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE ASSOMPTION SUD-
LONGUE POINTE À L'OFFICE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM).**

PAULE DUFOUR ET LUC GALLANT

AVRIL 2019

INTRODUCTION



Quand on rappelle le « riche » passé industriel de l'arrondissement, on oublie généralement certains aspects un peu moins glorieux de son histoire. Il n'y a qu'à regarder, à propos du territoire étudié, tous ces terrains contaminés laissés en héritage pour prendre bonne note de l'écart entre la réalité et le passé volontairement embelli. Le concept d'écoparc industriel proposé par la Ville se veut une réponse aux problèmes posés par le retour de ce type d'activités. Mais qu'est-ce que le préfixe « éco » peut bien vouloir dire dans les circonstances? Est-ce qu'il y a au moins une certaine cohérence entre ce qui est avancé, un

projet d'écoparc industriel, et la réalité qui pointe? Ou est-ce tout simplement une image rassurante qu'on veut accoler à un territoire pour vendre l'idée qu'un développement industriel peut se faire sans trop d'inconvénients?

Pour nous, résidents du secteur visé, il y a quelque chose de profondément effrayant au cœur de ce projet : ses dimensions. Les entreprises, leurs activités et les infrastructures prévues sont importantes et peuvent transformer complètement le territoire, c'est-à-dire l'endroit où l'on vit, et du coup, notre vie tout court. Voici donc quelques éléments qui nous préoccupent plus particulièrement et dont nous aimerions vous faire part dans ce mémoire. Il y a tout d'abord la question des infrastructures présentes et celles prévues par le projet La Grande Prairie. Ces infrastructures, routières, portuaires, industrielles, qui ne nous sont pas explicitement destinées, modèlent pourtant notre réalité quotidienne; comment ne pas s'inquiéter de leur prolifération et de l'absence concomitante d'infrastructures de proximité? Nous nous pencherons également sur la question des espaces verts du secteur visé. Malgré la réglementation qui nous en interdit l'usage depuis toujours, ces espaces font intrinsèquement partie de nos vies et méritent qu'on s'y intéresse. Nous voudrions également vous faire part, pour terminer, des inquiétudes que suscite l'arrivée, toujours possible, d'un centre d'un transbordement de marchandises. Il semble à cet effet que certains secteurs de la ville soient voués à certaines fins et que le sort de l'Est dépende malheureusement de sa capacité à absorber tout ce que l'on ne veut pas ailleurs.

Rue Vimont vers 1955 - au loin, on aperçoit la Canadian Steel Foundries (CSF).

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Bien que l'entreprise Ray-Mont Logistiques soit engagée dans un bras de fer judiciaire avec la Ville de Montréal, il nous semble important de nous exprimer quant à l'opportunité de sa présence dans le nouveau cadre élaboré par la Ville. Tout en incarnant la poursuite des activités industrialo-portuaires sur le territoire de l'arrondissement, l'entreprise personnifie également les craintes de la population quant à l'importance des changements à venir. Pour notre part, nous croyons que si sa venue pouvait prétendre à une certaine cohérence à l'intérieur d'une Cité de la logistique, son arrivée dans un écoparc industriel aurait tout de celle d'un célèbre éléphant dans un non moins célèbre magasin de porcelaine. Un extrait du jugement de l'honorable juge Chantal Corriveau dans l'affaire opposant Gaia Qc Inc et Ray-Mont Logistiques Montréal Inc à la ville de Montréal peut, à cet égard, nous donner un aperçu de l'ampleur des activités de l'entreprise:

La voie d'accès principale au site, connectée à la rue Notre-Dame, permettra la circulation à double sens et une guérite avec clôture sera disposée à l'entrée, sécurisant ainsi l'accès. Cette voie aura une pente maximale de 4% afin de s'alligner avec le nivellement général du terrain.

La construction de 2 voies ferrées le long de la limite ouest du site, aménagées en ligne de triage, est également prévue. Ces lignes seront desservies par des convoyeurs à matériau en vrac. Des basculeurs seront alignés avec les convoyeurs afin de tourner les conteneurs à la verticale et ainsi permettre le remplissage. D'autres basculeurs seront disposés sur le site pour les mêmes fonctions. Les aires de manutention permettront la circulation de véhicules lourds et les matériaux de surfacage définis dans les plans d'ingénierie seront construits en conséquence de l'usage prévu et du poids des matériaux transportés. Les aires de circulation seront pavées et disposées de façon à donner un maximum d'accès aux conteneurs. Un fossé sera construit au nord et à la frange est du site, permettant le captage des eaux de surface et leur acheminement vers le réseau municipal avec un débit maximal contrôlé par régulateur.¹

La cour de triage Longue-Pointe où auront lieu les activités décrites plus haut, située à la limite est du quartier Maisonneuve, tout juste à côté de la coopérative d'habitation *Le*

¹ Jugement de la Cour Supérieure sous la présidence de l'honorable juge Chantal Corriveau, J.C.S., 2018, page 10.

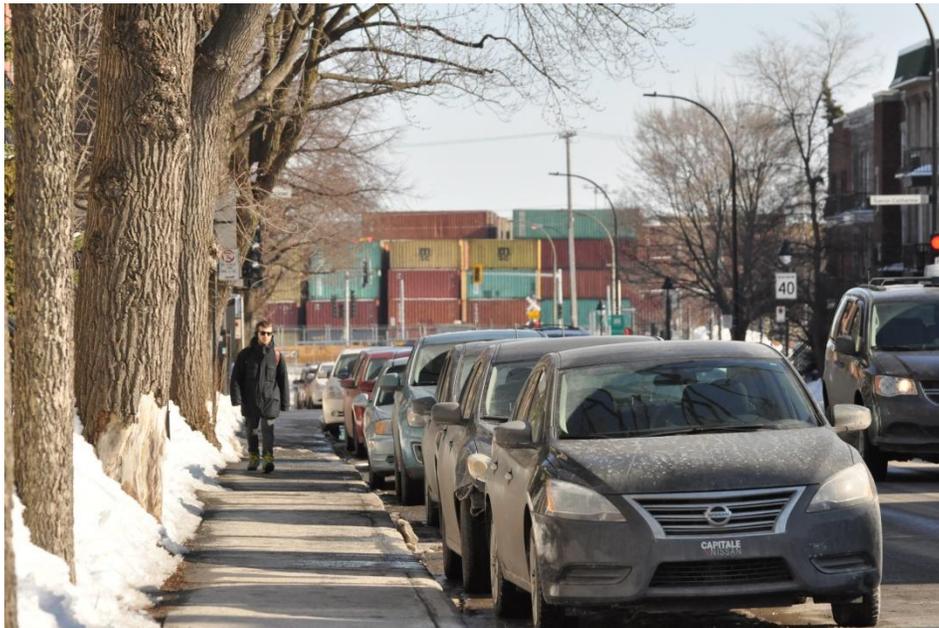
P'tit train de Viauville, sert actuellement d'espace de réparation de wagons provenant du port de Montréal. Advenant l'installation d'un centre de transbordement de marchandise, elle retrouvera sa vraie nature de gare de triage. Prenons note de l'intensité des activités qu'entend y mener l'entrepreneur: «*De plus, Ray-Mont veut pouvoir recevoir 100 wagons de train à la fois sur son terrain pour acheminer les matières agricoles dans le réceptacle approprié pour assurer sa mise en route efficace vers sa destination finale*².

Il faut, croyons-nous, mettre en parallèle les activités que veut pratiquer cette entreprise et celles qui ont cours sur l'actuel territoire portuaire pour mieux faire ressortir le non-sens de sa venue dans le nouveau cadre élaboré par la Ville. Si le Port de Montréal, pour des raisons de sécurité, parfaitement compréhensibles, ne constitue pas un environnement convivial, il y a fort à parier que le centre de transbordement de marchandises, si jamais celui-ci voit le jour, ne soit en fait qu'un environnement clos, fermé aux déplacements, et ce pour des raisons tout aussi compréhensibles. Loin de « faciliter les déplacements des usagers », ou bien « d'offrir un cadre de vie agréable », objectifs mis de l'avant par la Ville, l'établissement d'un centre de transbordement constituerait un immense bloc monolithique et une source non négligeable de nuisances. Dans ce cadre, pour justifier une poursuite des opérations industrialo-portuaires, il faudrait des mesures beaucoup plus énergiques au niveau de l'aménagement que celles mises de l'avant jusqu'à présent. Compte-tenu du territoire restreint du secteur Assomption Sud/Dickson, et de tout ce qu'on voudrait bien y caser – à la lecture du document d'information -, le gigantisme des activités de transbordement affecterait grandement, selon nous, tout le développement du secteur de La Grande Prairie et des quartiers environnants. Et il nous semble malheureusement que l'espace disponible pour prévoir un aménagement des lieux en mesure de contrecarrer les nuisances engendrées, que ce soit sur le plan visuel ou sonore, n'existe tout simplement pas.

Nous nous interrogeons également, pour terminer, sur le bien-fondé de poursuivre, sous la forme d'un centre de transbordement de marchandises, le développement industrialo-portuaire de notre secteur. Sans nier l'importance régionale, nationale et internationale des activités portuaires, il faut bien admettre que ses bénéfices sur le plan local se font plus discrets. Ce seraient plutôt les nuisances engendrés par celles-ici qui prédomineraient dans notre arrondissement. L'état de dégradation marqué de sa ceinture sud peut, à cet égard, témoigner éloquemment des effets néfastes de leur présence. Nous ne pouvons pas évidemment imputer ce triste bilan à la seule industrie portuaire. Mais on

² Jugement de la Cour Supérieure sous la présidence de l'honorable juge Chantal Corriveau, J.C.S., 2018, page 8.

ne peut pas nier non plus que cet état de fait ait cours tout le long de la zone de contact entre les installations portuaires et les résidences des quartiers avoisinants. Sans remettre aucunement en question le maintien des activités portuaires actuelles, nous croyons que la Ville ferait preuve d'un optimisme déplacé si elle entendait poursuivre en ce sens le développement économique et espérer du même coup des retombées différentes pour les communautés. Nous saluons donc la décision de l'arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve (HMH) , en tant que résidents, d'abandonner le concept de Cité de la logistique pour celui d'écoparc industriel plus susceptible de favoriser une meilleure cohabitation des usages et un renouveau des activités industrielles sur des bases plus appropriées pour notre époque. En autant évidemment que le concept d'écoparc industriel mis de l'avant ne soit pas qu'un simple habillage de la réalité. Il serait déplorable, s'il en était ainsi, que son utilisation à seule fin de « branding » et de construction d'image fasse obstruction à tout ce que contient d'audacieux cette idée. L'écoparc industriel, en effet, ne doit-il pas, concourir «... à soutenir la performance et le dynamisme économique, tant des entreprises que de la communauté d'accueil et à diminuer les charges environnementales locales. »³ Ce en quoi l'industrie portuaire, sans qu'elle en soit la seule fautive, loin de là, mais à cause du gigantisme de ses activités, et de son faible impact positif au niveau local, ne peut malheureusement plus prétendre.



Rue Viau entre Notre-Dame et Sainte-Catherine

³ Pierre Blais et Nicolas Fontaine, *Les écosparcs industriels*, juillet 2012, Ministère des affaires municipales, régions et occupation du territoire (MAMROT), page 2.

INFRASTRUCTURES

Au-delà des nuisances, c'est l'ensemble des infrastructures qui composent nos quartiers qui les disqualifient en quelque sorte. Loin d'œuvrer à une amélioration de leur cadre de vie, elles ont un effet corrosif sur ceux-ci. Ces infrastructures, routières, portuaires et ferroviaires, enclavent littéralement des secteurs de l'arrondissement et en rendent la circulation, autrement qu'en automobile, quasi-impossible. Il ne faut pas oublier non plus que ces infrastructures à vocation régionale, nationale et internationale, pour essentielles qu'elles soient, n'ont pas d'impact positif pour la population locale, du moins pas assez pour compenser les inconvénients que leur présence engendre. Ces infrastructures, à cause de leur dimension, et des nuisances qu'elles engendrent, créent de véritables « no man's land » autour d'elles. Elles participent à une forme de désertification du territoire. Le manque de parcs, d'écoles, et de commerces, dans les espaces résidentiels enclavés, ainsi que l'absence d'infrastructures favorisant les transports actif et collectif dans le secteur, aggravent l'impression d'un territoire inadapté à l'échelle humaine. Il faut que les futurs projets d'infrastructure prennent en compte la fragilité du milieu dans lequel ils s'inscriront et concourent à une amélioration de notre cadre de vie.

Parce qu'il ne s'inscrit pas dans le désert, mais aux abords d'un quartier résidentiel et à l'intérieur d'un secteur de la ville en voie de revitalisation, la question du viaduc revêt une grande importance. Si le projet de centre de transbordement de conteneurs voulait augmenter le territoire dévolu aux activités industrialo-portuaires, celui du viaduc veut diminuer les nuisances et accroître l'efficacité du transport par camion. Si nous nous opposons au centre de transbordement, nous ne pouvons qu'être en accord avec les objectifs et le projet de viaduc. C'est son emplacement qui pose problème. Personne ne contredit le fait qu'en enlevant des camions sur la rue Notre-Dame, on améliore la sécurité et le flux routier sur cette artère. Mais en choisissant d'intensifier les activités dans un secteur précis, autour du terminal Viau et du nouveau viaduc, il faut s'attendre selon nous à ce que les mêmes nuisances réapparaissent, et de façon plus intense du fait de leur concentration. C'est pourquoi nous croyons qu'à une échelle locale, à cause de l'emplacement choisi, à proximité du quartier résidentiel de Viauville et du Centre de soins prolongés Grace Dart, le viaduc n'atteint pas les objectifs de diminution des nuisances que ses promoteurs s'étaient donnés. Il ne participe tout simplement pas à une amélioration des lieux.

De toute évidence, il semble ici que les contraintes portuaires pèsent plus lourd dans le choix de l'emplacement du viaduc que la vulnérabilité du milieu d'insertion. Déjà, au début des années 2000, lors du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, l'accès

aux installations portuaires posait problème⁴. La construction du viaduc nécessitait l'expropriation du Centre de soins prolongés Grace Dart et, dépendant de l'option choisie - à cette époque, il y en avait deux : *Canadien National (CN)* ou *Canadian Steel Foundries (CSF)* -, la destruction partielle de l'édifice. Pourtant, depuis lors, aucune alternative en fait de tracé n'a été élaboré. Qu'en est-il aujourd'hui de l'avenir de Grace Dart avec la construction d'un accès routier aux installations portuaires? Et, advenant le départ de l'institution, à quelles fins l'édifice, qui revêt une grande importance aux yeux de la population, pourra-t-il servir? De plus, coïncé comme il le sera, à côté du viaduc portuaire et de la voie ferroviaire du CN, pourra-t-il seulement survivre? L'endroit, également conçu pour être la porte d'entrée d'un parc linéaire, par la jonction des boisés Grace Dart et Vimont, sera lourdement handicapé par la présence du futur viaduc routier. L'emprise démesurée de la route d'accès au viaduc sur le territoire du futur écoparc, loin d'améliorer les choses, selon nous, constitue une autre erreur de taille. L'accès aux installations portuaires s'étalera en effet du boulevard de l'Assomption jusqu'à la zone comprise entre le pont du CN et l'entreprise Vopak. Cet espace créera une barrière supplémentaire au niveau de la rue Notre-Dame. Et nous ne voyons pas en quoi l'« expérience urbaine » en sera bonifiée, du moins pour le piéton assez hardi pour emprunter ce segment de rue déjà soumis à un important flux routier. L'ensemble, selon nous, prendra au fil des années des airs de véritable muraille.

Nous demandons donc, en suivant la même logique qui a prévalu pour le prolongement de l'avenue Souigny, soit celle d'éloigner les voies de transport des résidences, que le viaduc portuaire soit construit dans l'axe du prolongement du boulevard de l'Assomption, c'est-à-dire au travers des installations de l'entreprise Vopak. Nous sommes conscients que des contraintes de toutes sortes, foncières, physiques et techniques, puissent se poser lors de l'examen de cette hypothèse. Le déménagement des activités de cette entreprise pourrait, par contre, les résoudre en grande partie. L'avènement d'un système de transport collectif ainsi que le réaménagement de la rue Notre-Dame constitueraient une occasion rêvée de déplacer ces installations hors de leur site actuel. Ne serait-ce qu'à cause des problèmes de sécurité soulevés par l'augmentation de la circulation à ce niveau, nous croyons qu'il ne serait pas inutile d'envisager cette option. En plus d'éliminer un étage au-dessus du boulevard de l'Assomption, cet aménagement diminuera l'emprise au sol du futur accès portuaire.

⁴ Centre de soins prolongés Grace Dart, *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame*, mémoire présenté au BAPE, janvier 2002.



Vopak, rue Notre-Dame.

On peut certes reprocher une certaine méconnaissance, sinon une méconnaissance certaine, de la réalité portuaire de la part des citoyens. Il n'en demeure pas moins que nous sommes, en tant que résidents de l'interface portuaire, définie comme lieu de rencontre des fonctions résidentielles et industrielles, aux premières loges pour apprécier l'augmentation du volume des marchandises et le déploiement des activités nécessaires à leur transit sur le territoire. Et que sans un réel effort d'aménagement qui nécessiterait la participation de tous les acteurs, privés et publics, la construction de ce viaduc pourrait être la création d'une nouvelle pomme de discorde, avec de puissants effets destructurants sur le quartier environnant, et ce pour des décennies. Plus que le transport des marchandises, le viaduc, comme toute autre infrastructure du futur éco-parc, doit favoriser une meilleure cohabitation des usages. Il ne doit pas nuire au développement du secteur La Grande Prairie par une trop grande emprise au sol, ni au maintien sous une forme ou une autre, du Centre de soins prolongés Grace Dart. Ni surtout à l'avènement d'un parc linéaire, dont l'amorce serait les boisés Vimont et Grace Dart. La construction au bon endroit des infrastructures nécessaires permettra de diminuer les nuisances et concourra au développement harmonieux de tout le secteur de La Grande Prairie.

Le viaduc n'est pas la seule infrastructure routière prévue dans le cadre de l'éco-parc industriel. Malgré ce que peut laisser entendre son nom, La Grande Prairie sera avant tout la principale porte d'entrée du réseau routier supérieur de l'est de Montréal. Nous prenons bonne note, pour débiter, de la volonté de l'arrondissement d'éloigner des résidences le prolongement de l'avenue Souigny. L'option CN, c'est-à-dire le prolongement de Souigny du côté ouest de la voie ferrée, fragiliserait et menacerait le Centre de soins prolongés Grace Dart et la coopérative d'habitation Le p'tit Train de Viauville. Avec la présence des voies ferrées, le choix de cette option aurait fait porter une large part du poids des nuisances sur les résidents du secteur de Viauville. Nous saluons également la volonté de l'arrondissement d'éloigner la circulation automobile des résidences de la rue Dickson. Même si l'accès par la bretelle de la rue Dickson sud sera

maintenu, le boulevard de l'Assomption se voudra dorénavant la porte d'entrée du réseau routier supérieur

Malgré que le pire ait pu être évité pour certains d'entre nous, le projet de mobilité intégré constitue néanmoins, pour les résidents du secteur, une source profonde d'inquiétude. On aura beau nous bercer d'illusions, cette portion de route demeurera ce qu'elle est foncièrement : une entrée d'autoroute. Loin de favoriser le désenclavement du secteur, elle en modifiera tout simplement les paramètres. Des trésors d'imaginations devront être déployés si on entend en faire un lieu favorisant la pratique des transports actifs. Il est fort à craindre, en effet, que le flux routier, dont celui des milliers de camions provenant du port, rende l'axe commun Souigny/Assomption aussi rébarbatif aux piétons et cyclistes que peut l'être l'actuelle rue Notre-Dame. Et si les marcheurs sont absents de cette artère actuellement, ils le seront tout autant de l'axe Souigny/Assomption. C'est tout le secteur qui n'offre pas les conditions favorisant la pratique des transports actifs. Malheureusement, le projet, dans l'état actuel, selon nous, ne met pas en place les conditions nécessaires pour renverser la situation. En tout cas, les infrastructures prévues, avec l'apparition de ponts au dessus des voies ferrées, sans oublier le viaduc portuaire, dont la voie sortante nécessitera un autre pont au-dessus du nouvel axe Souigny/Assomption, n'humaniseront certainement pas le secteur. On aura beau invoquer tous les concepts à la mode en matière d'urbanisme, si l'environnement est dédié aux transports autoroutiers, ce n'est pas en faisant valoir la vue imprenable des installations olympiques sur le nouveau pont enjambant les voies ferrées qu'on fera de La Grande Prairie une destination prisée des Montréalais⁵. Le raccordement de la piste cyclable Souigny avec le parc linéaire dans le quartier Viauville constitue néanmoins un bon coup malgré un trajet qui s'apparentera par endroits à un parcours du combattant. Le vélo offrira également l'avantage indéniable de pouvoir traverser plus rapidement le secteur conformément à sa vocation de lieu de passage.

Si nous jugeons des mérites des aménagements par le maintien des espaces verts, ce qui serait tout à fait normal dans le cas d'un écoparc, nous pouvons difficilement passer sous silence la performance médiocre du quatuor, CN, Hydro-Québec, ville de Montréal et Ministère du transport du Québec (MTQ), quant au boisé Steinberg. En plus de le détruire complètement, avec le prolongement du boulevard de l'Assomption, les boucles de raccordement et le poste de transformation d'Hydro-Québec, cet aménagement des lieux réduirait à néant tout espoir de créer une trame verte. Il nous apparaît particulièrement important qu'on remédie à cette situation. Cette trame verte, en se

⁵ Document complémentaire d'information sur le projet de mobilité présenté dans le cadre de la consultation sur l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie, Service des infrastructures, de la voirie et des transports, Ville de Montréal, 2 avril 2019.

poursuivant vers l'Assomption Nord, et même plus loin, comme le souhaite le groupe *Sauvons le ruisseau Molson*, doit nécessairement offrir aux piétons, cyclistes, quelques sites d'importance, tel le boisé Steinberg, le long de son parcours. Sans parler du fait qu'avec sa destruction, c'est aussi le concept d'écoparc, pourtant mis de l'avant comme principe directeur par la Ville, qui est balancé par-dessus bord. Il semble, à cet endroit, comme dans l'ensemble de l'écoparc, difficile d'harmoniser les efforts des différents acteurs. Peut-être que l'enchevêtrement des juridictions, municipale, provinciale, fédérale, est en cause. Peut-être que la mission de chacun des acteurs, que ce soit le transport des gens, des marchandises, de l'électricité, prime sur toute autre considération. Peut-être aussi que tous s'accrochent fort bien au déroulement actuel, chacun menant sa petite affaire sans s'inquiéter du résultat d'ensemble, avec les meilleures intentions du monde évidemment. Il nous apparaît en tout cas que le principe directeur d'écoparc mis de l'avant par la Ville n'agit pas comme un élément incontournable de l'aménagement du secteur.

Pour terminer, il faut que les infrastructures prévues, parce qu'elles s'inscriront quelque part, dans un milieu urbain défavorisé en l'occurrence, lourdement handicapé par des décisions désastreuses en matière d'urbanisme, participent dorénavant à un développement harmonieux de tout le territoire. Cela signifie que le viaduc, ainsi que le prolongement du boulevard de l'Assomption, et toutes les infrastructures nécessaires, possèdent une fonction sociale. En plus de plus de réduire les nuisances, par un bon emplacement, elles doivent contribuer à diminuer les fractures physiques, sociales et écologiques de nos quartiers. Ce qu'elles ne réussissent pas à faire dans l'état actuel du projet La Grande Prairie. Le viaduc portuaire et les boucles de raccordement nous apparaissent à ce niveau particulièrement plus problématiques. On ne peut pas continuellement faire prévaloir les intérêts économiques par-dessus toutes les autres considérations. Sinon on en arrivera toujours au même résultat : des secteurs de la ville dévitalisés, aux prises avec des polluants de toutes sortes, qui se désagrègent lentement, au fil des années, sous les coups de boutoir des flux routiers.

ESPACES VERTS

Si le Port de Montréal « présente un taux élevé de minéralisation »⁶ il y a fort à parier qu'une expansion de ses activités, sous la forme d'un centre de transbordement de marchandises, constituerait également une expansion de la minéralisation du territoire. En suivant cette voie, le résultat net du développement de l'Assomption Sud pourrait être la perte du plus important îlot de fraîcheur de tout le territoire à l'étude. Et c'est une perspective, si jamais cela advenait, qui serait cruellement ressentie par tous les résidents du secteur. Le signe indéniable de l'échec de la cohabitation entre industries et résidents.



Boisé Grace Dart

À l'échelle locale, les boisés et autres espaces verts, particulièrement dans le secteur Assomption Sud/Dickson, constituent ce que nous pourrions appeler un écosystème essentiel à notre communauté. Pour plusieurs d'entre nous, la décision de s'installer dans le quartier résulte d'ailleurs en grande partie de leur présence. Ce sont les services qu'ils rendent en tant qu'îlots de fraîcheur et espaces de contemplation, qui en font des éléments

⁶ Ville de Montréal, *Écoparc industriel de la Grande Prairie*, 2019, page 28.

essentiels à nos yeux. Ce n'est pas leur taille, ni leur valeur selon la composition de leur canopée, mais leur imprégnation dans le tissu urbain qui en font, selon nous, des éléments incontournables. Même si nous ne pouvons pas les fréquenter, à peine le boisé Vimont, il n'en reste pas moins qu'ils contribuent à nous rendre la vie meilleure.

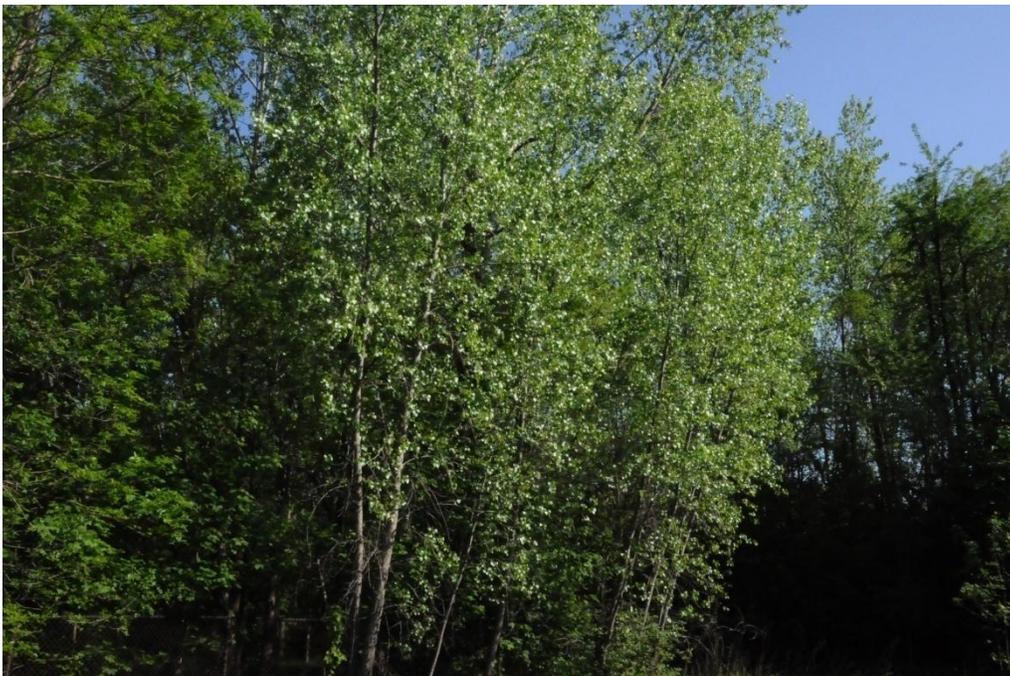
Les principes à la base de l'établissement d'un écoparc industriel, au-delà de la préservation des boisés, nécessitent la prise en compte du territoire. C'est d'ailleurs lui qui dicte la forme que prendra l'écoparc. Référons nous sur ce point au Ministère des affaires municipales, régions et occupation du territoire (MAMROT): « *La préservation de la biodiversité et des milieux naturels d'intérêt est un volet important de l'aménagement des écoparcs industriels. On évite également de les fragmenter et de réduire leur connectivité.* »⁷ Dans cet esprit, c'est aux promoteurs, tant privés que publics, de s'ajuster : le territoire dans lequel s'inscrit l'écoparc n'est pas une page blanche. Comme souvent avancé, il possède une histoire industrielle, mais aussi naturelle, dont quelques bribes ont percé lors des dernières années, la plus importante d'entre elles étant celle du ruisseau Molson. Et cette histoire mérite autant d'être ressuscitée que celle véhiculée par les acteurs politiques et économiques. Tout le défi, dans le cas de l'écoparc, consiste à marier les deux histoires, naturelle et industrielle, en prenant appui sur les boisés toujours existants et dont le maintien dans leur intégrité est la condition même de sa viabilité.

Alors que nombre de scénarios visant le maintien d'espaces verts sont mis de l'avant par les citoyens, le document de la Ville ne donne aucun exemple concret d'intervention visant à les mettre en valeur. Nous constatons néanmoins la volonté de la Ville d'agir en ce sens. En même temps que son incapacité actuelle de proposer un aménagement à ce moment-ci. Il reste néanmoins que la formulation d'un projet phare sur lequel la Ville tablerait pour mettre en valeur tout le secteur serait souhaitable. Ne serait-ce que pour donner un coup d'envoi et une direction à tout développement futur. L'absence d'un tel projet donne malheureusement à douter de son réel engagement politique. Au moment où les acteurs économiques achètent, vendent et planifient le territoire selon leurs désirs, il n'y a pas de zones identifiées comme étant des milieux qui, à cause de leurs caractéristiques, verts, boisés, humides, seraient à préserver à tout prix. Cette absence de la part de la ville offre toutes grandes les portes aux acteurs économiques qui ne rencontrent aucune résistance à leurs propres projets sur le terrain. Nous nous demandons alors qu'elle sera l'ossature de l'écoparc industriel La Grande Prairie? Est-ce que c'est le réseau artériel à compléter ou les espaces verts à préserver? Nous croyons, sans nier l'importance de chacun des éléments, qu'il y a ici une certaine forme de

⁷ Pierre Blais et Nicolas Fontaine, *Les écoparcs industriels*, juillet 2012, Ministère des affaires municipales, régions et occupation du territoire (MAMROT), page 3.

priorisation à faire qui influera, c'est le moins qu'on puisse dire, sur le développement même du secteur.

C'est pourquoi nous saluons l'initiative du groupe citoyen *Sauvons le ruisseau Molson* dans sa volonté de préserver les boisés présents et d'en faire une trame verte et bleue. Loin de se limiter à l'écoparc La grande Prairie, mais en étant le cœur d'une certaine façon, ce projet de lien vert qui s'étendrait dans un premier temps jusqu'au parc Jean Milot, pourrait donner une solide assise organique à ce qui n'est qu'une structure administrative, c'est-à-dire l'arrondissement MHM. Situé en plein centre de celui-ci, le site de La Grande Prairie, exceptionnel par ses perspectives visuelles, se doit d'être le plus accueillant, rassembleur et attractif. Répétons-le : l'écoparc La Grande Prairie sera aussi une importante porte d'entrée vers le réseau routier supérieur de l'est de Montréal. Ce qui n'en fait pas de prime abord un lieu au caractère champêtre. Pour faire contrepoids à cette réalité, il faut absolument redonner une partie du territoire aux citoyens. Où sont les parcs, zones tampons, espaces verts en mesure de pallier à la disproportion d'échelle sur cet immense territoire et à sa minéralisation grandissante? La réponse donnée à cette question par la coalition *Sauvons le ruisseau Molson* a le mérite d'être claire, audacieuse et pleine d'ambition.



Boisé Vimont

Prêchons un peu pour notre paroisse : en tant que résidents du quartier Viauville, nous voudrions que soit préservé et intégré à un nouvel aménagement le boisé Vimont. Celui-ci donne à notre quartier une qualité paysagère incomparable. Il constitue également un

outil efficace pour lutter contre les îlots de chaleur. En plus d'améliorer notablement la qualité de l'air. Pour tout dire, il faut bon vivre à ses côtés. Pourquoi alors ne pas le préserver et le mettre en valeur? C'est d'ailleurs une demande que les citoyens avaient formulée en 1998 dans le cadre d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) touchant le quartier Maisonneuve⁸. Comme quoi les demandes formulées aujourd'hui ne sont pas des lubies. Rappelons également une proposition d'aménagement du MTQ lors du projet de modernisation de la rue Notre-Dame consistant à la fermeture d'un segment de la rue Sainte-Catherine, à la hauteur de la rue Notre-Dame, pour permettre l'agrandissement du parc en devanture du Centre de soins prolongés Grace Dart⁹. Au moment où un projet de transport collectif structurant sur la rue Notre-Dame prend forme, il serait intéressant de reconsidérer ce scénario. En jumelant cet agrandissement avec le boisé Grace Dart à l'arrière de l'édifice, ainsi que le boisé Vimont, on arriverait à constituer un espace vert des plus intéressants. En le poursuivant, comme l'entend le collectif Sauvons *le ruisseau Molson*, vers le boisé Steinberg, et au-delà de la rue Hochelaga, dans le secteur Assomption Nord, on en ferait un axe de déplacement nord-sud, avec une piste multifonctionnelle, qui collerait parfaitement à la volonté exprimée par les auteurs du document de désenclaver le secteur.

La création d'infrastructures locales peut résoudre en partie le problème de disproportion d'échelle entre les milieux de vie et les infrastructures routières, portuaires et industrielles. Pour y arriver, il faut que ces espaces remplissent le rôle de zone de mitigation et d'espace de vie. Ces espaces, rappelons-le, doivent contrebalancer un territoire voué aux activités industrielles. Un territoire sur lequel on entend installer un garage d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM), un poste de transformation d'Hydro-Québec et des infrastructures routières d'importance. Sans parler d'un possible centre de transbordement de conteneurs. Leur taille doit donc impérativement correspondre à leur rôle. Et si la relance de l'est de Montréal ne passait pas uniquement par la venue d'entreprises industrielles mais aussi, et surtout, par l'obtention d'espaces verts?

⁸ Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve*, 1998.

⁹ Gouvernement du Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*, 2002, page 71.

CONCLUSION

Un viaduc, une « entrée d'autoroute », un poste de transformation d'Hydro-Québec, un garage d'autobus de la STM et, pour couronner le tout, un centre de transbordement de marchandises : on ne peut pas dire, comparativement à d'autres secteurs de la ville, que nous rêvons grand dans l'arrondissement MHM. Il faut donc nous tourner vers la forme, l'aménagement même de La Grande Prairie, pour y trouver de quoi, sinon rêver, du moins espérer une réduction des multiples nuisances du secteur. Les promoteurs du projet utilisent le concept d'écoparc industriel pour tenter d'y arriver. Derrière cette idée, et à l'heure des changements climatiques, c'est la vision d'une ville plus résiliente qui se profile. Malheureusement, celle-ci, selon nous, est plus ou moins incarnée dans le projet de La Grande Prairie. Si certaines des propositions donnent à espérer, pensons au garage de la STM, le portrait d'ensemble incline plutôt au découragement. Alors que les projets d'infrastructures vont bon train, que les entreprises aménagent déjà sur le terrain du futur écoparc, nous en sommes encore à vouloir dégager une vision commune qui s'appliquera dans le futur. Si la Ville entend aménager le territoire et en esquisser le sens véritable, il faudra de sa part des interventions autrement plus fortes et structurantes que la vision d'un écoparc industriel appelé éventuellement à s'incarner à la faveur des déménagements d'entreprises déjà sur place.

Notre position est la suivante : nous avons eu l'immense chance d'avoir vu croître au fil des années des espaces verts de bonne dimension aux abords et à l'intérieur du secteur de la Grande Prairie. Ces espaces nous sont interdits. Et ils l'ont toujours été. Il serait peut-être temps de les redonner à la population. Cette aventure, incarnée par le projet du Ruisseau Molson, ainsi que par l'idée bien comprise d'écoparc industriel, vaut la peine d'être vécue. En autant qu'on s'y engage à fond, sans faire de compromis qui en viderait tout le sens.

Nous croyons que les maux qui minent les secteurs résidentiels à l'étude, Guybourg et Haig-Beauclerk, sont les mêmes que ceux qui affectent les quartiers d'Hochelaga et de Maisonneuve et qu'ils sont reliés à leur statut commun d'interface portuaire. Nous croyons à cet égard que s'engager plus avant dans cette voie, le développement industrialo-portuaire lourd, ne nous mènera nulle part. Nous croyons, de plus, avoir déjà donné dans ce scénario depuis bon nombre d'années sans autre résultat qu'une dégradation importante de nos quartiers. Il faut impérativement, selon nous, que le projet d'écoparc industriel de La Grande Prairie emprunte une autre voie.

Nous croyons, pour terminer, que les infrastructures nécessaires doivent être situées au bon endroit pour en diminuer les inconvénients et qu'on puisse en goûter les bénéfices. Qu'elles doivent également réparer les fractures présentes sur le territoire, qu'elles soient sociales, physiques, écologiques, et concourir à une amélioration de notre cadre de vie. Et nous croyons surtout, condition essentielle à la réussite de toute l'entreprise, que la Ville doit assumer l'audace de ses propres choix - et le coût, ne nous en cachons pas, associé à cette même audace. Sinon le tout aurait l'air d'une opération de relations publiques visant à faire avaler à la population la difficile pilule de la dégradation de son milieu de vie. Après tout, qui sait? Peut-être que l'audace paiera un jour ou l'autre? Quel autre choix avons-nous, après tout?



Future piste multifonctionnelle?

BIBLIOGRAPHIE

Pierre Blais et Nicolas Fontaine, *Les écoparcs industriels*, Ministère des affaires municipales, régions et occupation du territoire (MAMROT), juillet 2012.

Centre de soins prolongés Grace Dart, *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame*, mémoire présenté au BAPE, janvier 2002.

Gouvernement du Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*, 2002.

Jugement de la Cour Supérieure sous la présidence de l'honorable Chantal Corriveau, J.C.S., juin 2018.

Jugie, Jeanne-Hélène, *Les relations ville-port selon une approche d'écologie territoriale. Le cas de Montréal*, août 2017.

Ville de Montréal, *Document complémentaire d'information sur le projet de mobilité présenté dans le cadre de la consultation sur l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie*, Service des infrastructures, de la voirie et des transports, 2 avril 2019.

Ville de Montréal, *Écoparc industriel de la Grande Prairie*, 2019.

Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve*, 1998.