

**COMMENTAIRES SUR LE PROJET D'ÉCOPARC
INDUSTRIEL DE LA GRANDE-PRAIRIE
présenté par la Ville de Montréal**

**Par Mercier-Ouest quartier en santé
Rédaction : Mireille Giroux, directrice générale
Avril 2019**

Intérêt de l'organisme pour la démarche

Mercier-Ouest quartier en santé (MOQS), la table de quartier de Mercier-Ouest, a pour mission de favoriser la concertation intersectorielle et multiréseaux dans le quartier et de soutenir les projets innovants, avec pour objectif final d'améliorer la qualité de vie de ses résidents.

2

C'est à ce titre que MOQS a présenté un mémoire en janvier 2017 lors de la première consultation sur le concept de Cité de la logistique. À la suite de la démarche des citoyens en vertu du droit d'initiative en consultation publique, l'Arrondissement a aussi tenu une consultation en juin 2017. MOQS fut invitée par l'Arrondissement à participer au panel, à entendre les questions et les commentaires des citoyens, permettant ainsi une meilleure compréhension de leurs craintes et de leurs attentes.

À l'automne 2017, MOQS reçoit le mandat de l'Arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve d'entamer une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) pour le secteur Guybourg/Longue-Pointe, secteur entièrement inclus dans la zone de l'écoparc industriel, tel que défini par la ville de Montréal. Le document à l'étude y fait référence comme étant « ... *deux petites enclaves résidentielles, Guybourg et Haig-Beaulerck...* ». Nous souhaitons tout d'abord revenir sur les principales préoccupations des résidents du secteur qui ressortent du portrait diagnostic publié en décembre 2018¹, en ce qui concerne leurs conditions de vie actuelles et les développements annoncés. Plus de 3 500 personnes sont touchées par les changements à venir et pour le bénéfice du diagnostic, nous avons sondé plus de 175 d'entre elles.

Avant même le début des travaux annoncés : des citoyens inquiets et préoccupés

Les nuisances causées par les opérations environnantes, de plus en plus importantes avec les années, sont un enjeu prioritaire pour les résidents qui l'ont amplement souligné lors des activités de sondage et de priorisation menées en amont du diagnostic. Le bruit et la poussière causés par la circulation intense sur la rue Notre-Dame et aux abords du Port de Montréal sont déjà pointés du doigt. Certaines rues

¹ Mercier-Ouest quartier en santé, *Portrait diagnostic – Revitalisation urbaine intégrée Guybourg-Longue-Pointe*, remis à l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, décembre 2018.

secondaires sont aussi très achalandées : on pense ici aux rues Haig et Cadillac : les seules rues qui traversent les deux enclaves d'Hochelaga à Notre-Dame.

À la lecture du document de présentation du projet de l'écoparc industriel, on sait déjà que la circulation routière augmentera pour répondre au besoin d'accès au Port de Montréal et aux besoins des industries qui sont présentes ou qui s'installeront sous peu dans le secteur. Comment alors protéger les zones résidentielles à proximité ?

3

Dans l'optique de documenter ces problèmes, Mercier-Ouest quartier en santé a demandé et obtenu du financement de la Direction régionale de la santé publique (DRSP) pour une période de deux ans (2019-2020) afin d'analyser plus finement les causes du bruit et de la poussière et identifier les solutions possibles au bruit et à la poussière dans ce secteur. L'étude de faisabilité sur les solutions d'atténuation des nuisances reliées aux bruits et à la poussière sera terminée en début 2020. Cette étude tiendra grandement compte du point de vue citoyen sur ces nuisances. La ville s'inspirera-t-elle de cette étude pour établir les balises de développement du secteur de l'Assomption-Sud?

Solutions vertes

MOQS souligne la volonté de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement de verdir le plus possible le secteur en incluant le pourtour des bâtiments industriels. La création de zones tampons vertes importantes sera nécessaire pour pallier les inconvénients causés par le développement industriel accru. MOQS souhaite l'engagement ferme de la Ville et aussi des industries situées dans le secteur, le Port de Montréal en priorité, à verdir les abords des rues et les terrains longeant les voies de circulation automobile. Certains citoyens qui déplorent également la laideur du secteur près de la rue Notre-Dame ont indiqué souhaiter la présence de conifères qui, en restant verts tout au long de l'année, permettraient en plus de mieux cacher la présence inesthétique de certaines industries.

Après avoir reçu l'information sur les transits routiers lors de la soirée d'information du 12 mars dernier, il nous a semblé que la fermeture de la rue Dickson, au sud d'Hochelaga, pourrait permettre de créer un espace public ou un parc adjacent au

Jardin Monsabré ², offrant ainsi une zone tampon intéressante. Il faudrait également sécuriser la traverse de la rue Hochelaga près de Dickson, pour favoriser l'utilisation d'un tel espace vert par les citoyens habitant au nord de la rue Hochelaga.

À l'est du secteur Haig-Beauclerk, les terrains inoccupés, dont le vaste terrain appartenant jadis à la compagnie Johnson & Johnson, pourraient aussi permettre la plantation d'arbres en contribuant à réduire là aussi les îlots de chaleur.

4

Solutions transport

Une solution déjà identifiée pour réduire les nuisances causées par la circulation sur la rue Notre-Dame serait de refaire immédiatement, près des zones habitées, l'asphalte sur cette rue, celui-ci étant usé et de piètre qualité, ce qui augmente le bruit lors des passages des véhicules lourds. Une amélioration rapide de la situation constituerait un bon signal du soin mis à améliorer la qualité de vie des résidents.

Concernant la déviation du trafic sur le boulevard L'Assomption, il était plus que temps de permettre aux citoyens demeurant sur la rue Dickson, entre Sherbrooke et Hochelaga, de retrouver la quiétude d'une rue résidentielle.

Toutefois, compte tenu du souhait de l'Arrondissement de faire de L'Assomption un boulevard urbain où on prévoit développer un *transit oriented development (TOD)* avec la création de tours d'habitation, on se demande si on ne fait pas que déplacer le problème et faire en sorte que, dans quelques années, les citoyens ayant choisi d'habiter à cet endroit ne se plaindront pas à leur tour de la circulation automobile abondante. Il faudrait également s'assurer de la fluidité de la circulation, puisque les arrêts fréquents des camions augmentent de façon importante le niveau de bruit.

Dans le document de présentation du projet il est question de l'amélioration du transport en commun. On y parle abondamment des aménagements de la rue Notre-Dame, de la desserte en transport de l'autobus 22 et du prolongement de la ligne 131 du boulevard L'Assomption. Or, il semble qu'on a complètement oublié d'évaluer la pertinence ou l'efficacité d'autres circuits existants.

² Dans ce potager géré par l'Arrondissement mais fermé en raison de la contamination du sol, MOQS a travaillé pendant plusieurs années avec les citoyens pour permettre la culture légumière en bacs.

Des échanges avec certains employeurs, notamment la SAQ, et avec la population lors des travaux menant à la rédaction du diagnostic de la zone Rui nous ont permis de constater que les employés du secteur Louis-H.-Lafontaine (à l'est de l'enclave Haig – Beauclerk) préfèrent utiliser le circuit 33 Langelier pour se rendre au métro du même nom. Ce circuit est considéré plus fiable, entre autres parce qu'il ne subit pas les aléas de la circulation sur la rue Notre-Dame. Toutefois, la desserte locale autour de cette zone ne semble pas optimale. Nous invitons la STM à travailler plus étroitement avec la population et les travailleurs du secteur pour assurer que le transport en commun soit favorisé et réponde aux personnes qui arrivent de l'est de Montréal et pour lesquelles il est plus intéressant d'améliorer la desserte à l'est du métro L'Assomption.

Finalement, le raccordement et le développement des pistes cyclables sont grandement souhaités, si toutefois les conditions environnantes rendent leur utilisation plus sécuritaire et plus agréable qu'elles ne le sont actuellement, tel que prévu dans le document d'information sur l'écoparc industriel.

Des services à développer

Les résidents des deux enclaves ont également identifié le manque d'accès à un commerce d'alimentation de proximité comme étant un enjeu majeur pour le secteur. L'expérience du kiosque maraîcher estival principalement présent dans le secteur Guybourg depuis 2009, grâce au programme en sécurité alimentaire de la DRSP, démontre la difficulté de rentabiliser un tel service, sans compter qu'aucune offre n'est disponible pour le reste de l'année.

Pourrait-on envisager le développement du secteur L'Assomption - sud – et même celui du secteur L'Assomption-nord – comme une opportunité d'augmenter l'offre alimentaire dans le quartier en permettant aux futurs employés et aux résidents du secteur L'Assomption-nord d'avoir eux aussi accès à un service alimentaire de proximité ? Le développement du secteur pourrait permettre de rentabiliser un tel service et, du même coup, de répondre aux besoins des propriétaires et des locataires du secteur de la RUI Guybourg-Longue-Pointe.

Les résidents des deux enclaves ont aussi souhaité avoir accès à une vie communautaire et sociale plus animée, les lieux de rassemblements étant rares. Le document *Portrait diagnostique* permet d'identifier certains lieux abandonnés ou sous-

utilisés dans chacune des enclaves (pages 83 à 87), ce qui pourrait permettre d'élaborer des solutions intéressantes pour des partenaires corporatifs désireux de contribuer positivement au développement du secteur. Un bel exemple de cette ouverture à une contribution sociale : la compagnie Décathlon qui s'installera sous peu dans l'ancienne usine appartenant à MABE, coin Dickson et Notre-Dame, est ouverte à discuter avec le milieu sur un éventuel partage d'installations sportives.

Écoparc industriel et grande prairie : une vision progressiste mais des contraintes bien réelles

En plus d'une vision plus écologique et soucieuse de l'environnement, saluons tout d'abord la vision progressiste qui est présentée pour ce secteur par une réglementation progressivement plus serrée qui n'exclut en rien le développement économique :

- Le plan d'urbanisme qui favorise l'accueil d'entreprises dynamiques, qui souhaite améliorer les liens de transport.
- Dès 2007, l'élimination du zonage « industrie lourde ».
- En 2014, l'interdiction de l'entreposage extérieur et de l'industrie du tri et de la récupération sur tout terrain riverain d'une zone d'habitation.
- En 2016, le retrait de l'usage « activité de transbordement de conteneurs ».
- En 2017, l'adoption d'un PIIA qui limite les impacts négatifs des activités industrielles et commerciales lourdes.
- Finalement en 2018, l'adoption d'un nouveau règlement modifiant les normes de l'entreposage extérieur de conteneurs pour en réduire les désagréments visuels (imposition d'une hauteur maximale).

Ces règlements doivent être clairs autant pour les entreprises qui vont venir s'installer dans le secteur que pour les citoyens qui seront témoins du respect ou non des normes et règlements en question. Ces normes et règlements pourront servir aux citoyens et à la ville de levier pour imposer le respect de ces dernières aux différents acteurs qui viendront faire du développement dans le secteur en question. De plus, les mécanismes et les ressources pour faire respecter les différents règlements doivent aussi être suffisants, pertinents et être partagés aux citoyens. Afin de s'assurer que le cadre réglementaire est en cohérence avec la vision d'éco-parc

industriel proposé, ce dernier devrait faire l'objet d'une consultation avant d'être adopté.

Est-ce que l'ensemble de cette réglementation sera suffisante pour assurer un développement optimal du secteur ?

- Actuellement, Ray-Mont Logistique demeure toujours propriétaire de plein droit d'une portion importante du terrain à l'ouest de la zone.
- Hydro-Québec viendra s'installer au nord de la zone, près de la rue Hochelaga, après consultation du milieu.
- On prévoit l'arrivée d'un garage de la STM pour environ 300 autobus hybrides.
- On prévoit également la construction d'une boucle d'autoroute pour relier L'Assomption-Souligny-Notre-Dame et le Port de Montréal.
- Et rappelons que « ...l'Administration portuaire de Montréal (APM) prévoit augmenter significativement sa capacité de manutention de conteneurs, notamment par le parachèvement du terminal Viau, avec pour effet d'accroître dans une même proportion la circulation de camions... » (p.43).

Dans cette optique, que reste-t-il pour la « Grande prairie » ? Où sont les terrains disponibles pour une éventuelle portion d'un parc naturalisé ? Dans un secteur de la ville en déficit d'espaces verts, quel accès sera disponible et attrayant pour les citoyens désirant utiliser les lieux, à pied ou à vélo ?

La définition d'éco-parc industriel cité à la page 50 du document semble faire référence à un partenariat avec la communauté dans la mise en œuvre de ce dernier. Quelle instance et processus de consultations de la communauté seront mises en place pour s'assurer de bien suivre le développement du secteur de l'Assomption-Sud? Quel sera la place du comité local de la RUI à cet effet?

Quels sont les réels leviers de la Ville et de l'Arrondissement pour inciter ou obliger les promoteurs à participer à un développement industriel selon leur conception du développement durable ? Et quelles sont les intentions des promoteurs pour favoriser l'embauche locale ? Telles sont les questions qui demeurent en suspens pour l'instant et pour lesquelles nous souhaitons obtenir de meilleures garanties.