

Secteur Assomption-Sud : Pour une préservation des espaces verts.

Un Mémoire remis à l'OCPM

La population de l'Est de Montréal est en moins bonne santé que celle du reste de l'île. Plusieurs causes comme la pauvreté ou une moyenne d'éducation plus basse expliquent en partie ce déséquilibre. La pollution atmosphérique, les îlots de chaleurs et le bruit y sont omniprésents; ces facteurs contribuent également à ce déséquilibre. Plus insidieux, ces éléments ne se font pas remarquer immédiatement, mais leurs effets se font ressentir à long terme. Les plans futurs pour le Secteur-Assomption Sud ne sont pas encore coulés dans le béton...mais ceux-ci auront un effet important sur la direction du quartier en termes d'urbanisme et de bien-être de ces citoyens

Je réside dans Mercier-Ouest, au coin de la rue Sherbrooke depuis maintenant dix ans. Un peu à l'Ouest de chez moi, des tronçons de rues très inhospitaliers aux vélos et aux piétons mènent vers le tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine. Le port de Montréal n'est pas si proche, et pourtant, à la quantité de camions transitant sur la rue Sherbrooke jour et nuit, on s'en doute. Avec ce témoignage, il est facile de penser que l'aménagement urbain imaginé par le Ministère des Transports du Québec permettra de réduire ce genre d'inconvénients, ce n'est pas mon opinion. Même si les responsables s'entêtent à nous dire que les prolongements des rues Souigny et l'Assomption ne deviendront pas des autoroutes en pleine ville, je considère qu'elles le sont. Tout comme l'idée d'un troisième lien ne réduira pas la congestion routière vers Québec; plus de routes ne réduira pas le nombre élevés de camions qui transitent dans des quartiers résidentiels. Bien au contraire. Un nouveau chemin dans le but de moderniser l'accès au Port de Montréal ne fera qu'accentuer la demande et l'achalandage. Ce qui suit semblera peut-être extrême pour certain, mais je tiens à ce que cette éventualité soit considérée.

Montréal consiste presque entièrement d'anciens quartiers industriels : Angus, Griffintown, le Plateau-Est ou Hochelaga. Ce ne sont pas les exemples qui manquent. Ces quartiers en désindustrialisation font souvent face aux mêmes défis : urbanisme étrange, manque d'espaces verts, cohabitation difficile avec le passé industriel, pollution etc. Un exemple qui me vient en tête immédiatement, c'est le viaduc qui sépare le quartier Mile-End du quartier Rosemont. Traverser ce viaduc, bien qu'il ne soit pas très long, est peu agréable. On se croirait sur une autoroute avec la

grande vitesse et la poussière qui nous souffle au visage. Les citoyens frustrés par ce détour et la cohabitation forcée avec l'automobile s'entêtent à traverser la voie ferrée qui coupe la ville en deux. Par la faute du manque de compromis des divers partis impliqués, les individus qui par leur désobéissance civile remettent en cause un urbanisme qui les laisse de côté doivent payer des amendes.¹

Bien que je sois consciente de l'importance du Port de Montréal à l'échelle du Canada, est-ce que le Ministère des Transports du Québec a réfléchi à ce à quoi ressemblerait le secteur lors d'une éventuelle baisse du transit de marchandise par le port? Est-ce qu'une autoroute de camion à sa place en pleine ville? Les espaces verts pourront-ils être reconstitués s'ils sont détruits? Les sols seront-ils contaminés? Y-a-t-il vraiment une place pour les transports actifs, les piétons et les écosystèmes dans ce plan? Et si cette zone finit par vivre une désindustrialisation, est-ce que tout devra être reconstruit ou bien les citoyens devront vivre avec des inconvénients majeurs qui fracturent leur ville en plusieurs morceaux (comme c'est le cas dans le Mile-End et Rosemont)?

Je pose ces questions avec un certain pessimisme car je remets souvent en doute le jugement du Ministère des Transports du Québec. Cette organisation gouvernementale à des notes très peu reluisantes lorsque vient le temps faire des plans d'urbanisme modernes qui prennent en compte l'urgence climatique. Le meilleur des exemples est l'échangeur Turcot : malgré tout le processus de consultation publique, l'échangeur sera reconstruit à l'identique. Enfin presque, il y aura une voie réservée aux autobus sur une bretelle de la structure. Une seule! Sur une seule bretelle! Un excellent choix pour réduire les GES n'est-ce pas? Une des mesures très appréciée des citoyens est la dalle-parc de l'échangeur Turcot qui relierait les deux quartiers séparés par l'échangeur. Cependant, celle-ci a mystérieusement disparu des plans, puis est réapparue suite la colère populaire. Si vous faites des recherches, le statut de la dalle parc est encore bien confus.²

Le Ministère des Transports du Québec est un organisme auquel je ne fais pas confiance, non seulement pour la situation mentionnée plus haut, mais surtout pour ces plans et concepts qui mettent l'autoroute en pleine ville au centre de sa table à dessin. Les transports actifs et collectifs, les piétons, la verdure...tout cela est ignoré au dépend de la voiture et de la sacro-sainte

¹ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201006/14/01-4289658-mile-end-rosemont-des-citoyens-reclament-un-passage-sur-la-voie-ferree.php>

² <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1095694/dalle-parc-turcot-etude-faisabilite-montreal>

croissance. Comme citoyenne dont le futur sera grandement affecté par des décisions prises maintenant par ce ministère, puis-je vraiment avoir confiance?

L'urgence climatique est à notre porte. Ce n'est pas le secteur Assomption-Sud à lui seul qui pourra enclencher la marche arrière, loin du précipice. Cependant, il est absolument primordial de considérer ce projet en tenant compte du contexte actuel. Les décisions qui seront prises devront absolument avoir le futur en tête. Le vôtre, le mien et celui de vos enfants. Préserver ces espaces verts est primordial. Chaque année apporte son lot de disparition d'espèces végétales et animales. Les amphibiens et les insectes – à la base de notre chaîne alimentaire sont grandement menacés. La première cause responsable de ces événements, ce n'est pas la pollution : c'est la fragmentation et la perte d'habitats. Les milieux humides sont particulièrement précieux pour diverses raisons. Ils sont plus riches, ils aident à la gestion des eaux de pluies et régulent la température. Nous avons la chance d'en avoir dans notre quartier. Nous devons les préserver!

Effectivement, ce n'est pas le ruisseau Molson qui va arrêter les changements climatiques, mais ces espaces verts pourront contribuer à réduire la sévérité des phénomènes météorologiques extrêmes qui sont à la hausse partout dans le monde. Plus précisément, je pense aux vagues de chaleurs qui ont déjà des effets dévastateurs sur la population pauvre, vieillissante et en mauvaise santé de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.³ Durant la canicule spectaculaire de l'été 2018, j'ai travaillé à l'extérieur de juin à septembre et j'ai marché de long en large le quartier Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Je peux confirmer que certaines zones sont bien pires que d'autres, particulièrement au sud de la rue Sherbrooke où les parcs et les espaces verts se font rares.

J'ajouterais qu'il faut aussi considérer l'importance des terrains boisés aux espèces variées dans un contexte où plusieurs insectes et maladies frappent les arbres plantés dans nos rues. Nous avons tous entendus parler de l'agrile du frêne; de nombreux arbres ont dû et seront coupés dans les années à venir. Ce n'est pas tout, d'autres maladies et parasites menacent la biodiversité de Montréal et du Canada. Les changements du climat, même minimes, amèneront d'autres problèmes. Le longicorne asiatique par exemple, est un parasite qui s'attaque à plusieurs espèces de feuillus d'Amérique du Nord et qui n'a pas de prédateur naturel ici. Des milieux naturels plus petits et moins variés sont moins résistants face à ce genre d'envahisseurs. La perte

³ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1111164/le-bilan-des-morts-liees-a-la-vague-de-chaaleur-atteindrait-54-au-quebec>

d'espaces verts « sauvages » n'en est que plus inquiétante dans cette optique.

En bout de ligne, j'invite le Ministère des Transports, la ville de Montréal, Hydro-Québec et les autres intérêts privés impliqués dans le futur du secteur Assomption-Sud à faire preuve d'audace et de compromis. De l'audace pour voir plus loin qu'une bretelle autoroutière pour camion entre deux quartiers résidentiels, et de compromis pour oser retourner à la table à dessin et faire mieux. La ville de Montréal a pris des décisions courageuses dans Anjou dernièrement : l'achat du terrain de Golf pour préserver des espaces verts malgré la grogne d'entreprises et de la mairie d'Anjou.⁴ La ville considère-t-elle l'option de prendre des décisions courageuses comme celle-ci dans le cas échéant? J'espère que oui.

En fait, je regarde les plans proposés et je ne comprends tout simplement pas ce qu'une telle idée vient faire en 2019. Les décennies à venir vont nécessiter d'énormes efforts pour la réduction des gaz à effet de serre au niveau mondial. En détruisant des espaces verts et en refusant de considérer la création d'un parc nature qui traverse l'île du nord au sud, ce projet n'a pas sa place dans une optique de lutte aux changements climatiques. Ce sont les citoyens qui devront vivre avec ces décisions et qui vont en subir les conséquences. Nous payerons ces mauvaises décisions avec notre bien-être, notre santé et notre futur.

Merci,

Yamina Sekhri

⁴ https://quebec.huffingtonpost.ca/2018/05/23/montreal-anjou-avenir-golf-metropolitain_a_23441845/