

COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST

2735, rue Aubry, Montréal (Québec) H1L 6P6



Mémoire

du Collectif en environnement Mercier-Est

sur le

Secteur Assomption Sud – Longue-Pointe

présenté à

l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

23 avril 2019



Préambule

Le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) est un organisme à but non lucratif regroupant des citoyennes et des citoyens soucieux d'améliorer leur milieu de vie. Depuis près de vingt ans, le CEM-E s'intéresse activement aux questions relatives à l'environnement et l'aménagement du territoire, comme le transport, la qualité de l'air, les nuisances urbaines, les matières résiduelles, etc.

Le mémoire que nous présentons aujourd'hui fait suite aux deux mémoires présentés en 2017 lors des audiences publiques sur la Cité de la logistique. Puisque le développement de ce secteur soulève des enjeux qui dépassent largement ses limites, nous tenons, cette fois encore, à faire entendre notre voix.

Dans ce mémoire, le CEM-E fera un retour en arrière sur les raisons qui l'avaient amené à rejeter le projet de la Cité de la logistique. Il fera ensuite une analyse du projet de développement de l'écoparc industriel de la Grande Prairie à la lumière des informations reçues jusqu'à maintenant, particulièrement lors des séances d'information des 12 et 14 mars derniers.

Retour sur la Cité de la logistique

Comme son nom l'indique, le projet visait à établir une vaste zone dédiée à l'industrie de la logistique. Ce type de développement, peu créateur d'emplois de qualité, est générateur de diverses nuisances. Parmi celles-ci, il y avait celles associées aux activités industrielles elles-mêmes comme le chargement et le déchargement, la génération de polluants, de bruit, de rejets et de poussières, sans oublier la présence d'activités industrielles à risque pour la sécurité des résidents. Toutefois, ce sont les activités qui lui sont connexes à savoir le transport des marchandises, par bateaux, par trains et surtout par camions qui constituaient les nuisances les plus importantes pour les quartiers limitrophes comme Mercier-Est.

Écoparc industriel de la Grande Prairie: une version améliorée de la Cité de la logistique?

C'est avec beaucoup d'espoir que le CEM-E a attendu la consultation publique organisée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Malheureusement, les séances d'information du mois de mars dernier nous ont laissé une impression de déjà-vu.



Outre certaines informations contradictoires fournies par les représentants des organismes présents (Montréal, MTQ...) notamment sur les commerces de proximité et les pistes cyclables, il ressort de ces séances que les «créneaux industriels porteurs» laissent la porte grande ouverte aux entreprises liées à la logistique.

Pour quiconque ayant visité les kiosques d'information, force est de constater que les mêmes acteurs, soit CargoM et le Port de Montréal, occupent une place centrale dans ce projet. Cette perspective est d'autant plus préoccupante que des entreprises situées dans le secteur ont des activités liées à la logistique (Ray-Mont Logistiques, Groupe Lafrance). Sans une orientation clairement définie et des incitatifs favorisant l'implantation de secteurs d'industries déterminés, le risque est grand de voir surgir de terre une Cité de la logistique 2.0.

Stratégie maritime : une menace toujours présente pour le développement du territoire

Dans le projet Assomption Sud – Longue-Pointe (AS-LP), la Ville de Montréal fait de la diversification des activités économiques une de ses priorités. Elle dit vouloir favoriser des «créneaux industriels porteurs» axés sur des entreprises de technologies propres et de logistique intelligente, des manufactures légères ou encore des services à valeur ajoutée reliées à l'exportation.

Or, dans ce même document, on mentionne que le « territoire de l'Assomption Sud/Longue-Pointe fait partie de cette zone IP (industrialo-portuaire) et, en ce sens, il pourrait bénéficier des investissements du MÈI (ministère de l'Économie et de l'Innovation) pour attirer des entreprises manufacturières ou améliorer les infrastructures publiques ». Dans une brochure gouvernementale intitulée « *Stratégie maritime, le Québec, un partenaire essentiel en Amérique du Nord* », on indique les objectifs poursuivis par ce programme, à savoir «implanter des pôles logistiques dans la grande région de Montréal» et «garantir la complémentarité des infrastructures routières et ferroviaires avec les projets de développement portuaire...».

La Stratégie maritime étant essentiellement axée sur l'implantation de pôles logistiques reliés aux activités portuaires (transport, manutention, transbordement de marchandises...), ses objectifs seront-ils compatibles avec ceux poursuivis par la Ville de Montréal dans le projet AS-LP ? Les investissements déjà réalisés ou à venir dans les infrastructures routières dans l'est de Montréal, notamment l'optimisation de l'A 25, le prolongement des boulevards Versailles et Bourget, s'inscrivent dans cet objectif de développement des zones industrialo-portuaires. Dans le projet actuellement à l'étude, où le Port de Montréal figure parmi les principaux acteurs – et bénéficiaires



- la primauté est accordée aux infrastructures routières destinées à faciliter l'accès aux installations portuaires. Des investissements majeurs y seront d'ailleurs consacrés.

La place que prendra la Stratégie maritime dans ce projet pourrait donc s'avérer déterminante pour son développement, d'autant plus que le port compte poursuivre son développement jusqu'en 2023. Dans le cas où les orientations privilégiées par la Ville pour le développement du secteur AS-LP différeraient de celles du gouvernement du Québec pour les zones IP, celui-ci, comme il était prévu dans le projet de loi 85, fera-t-il prévaloir sa propre vision ? L'exemple du projet Beauport 2020 à Québec, porté par le Port, les milieux d'affaires et le gouvernement du Québec, en dépit de ses impacts potentiels sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens riverains, est éloquent à cet égard.

Transport collectif et actif : un enjeu prioritaire

« Tout investissement massif dans le transport collectif montréalais devrait améliorer la mobilité des résidents de quartiers enclavés et présentement mal desservis, tant dans l'est que dans l'ouest de l'île ». Mme Valérie Plante, mairesse de Montréal (octobre 2017).

« Je ne suis pas gêné de dire objectivement que l'est de l'île a été négligé quand on le compare avec les investissements qui ont été faits dans l'ouest. Il est temps que ça change. » M. François Legault, chef de la CAQ (septembre 2018).

Dans un article paru dans le journal Est Média Montréal, le 5 avril 2019, Robert Beaudry, responsable du développement économique et commercial au sein du comité exécutif de la Ville de Montréal, disait que « la priorité numéro un pour accélérer le développement et améliorer la qualité de vie dans l'est de Montréal est de doter la région d'un meilleur réseau de transport collectif ». Dans le secteur de la pointe de l'île, cet ajout devrait prendre, selon lui, la forme d'« une structure majeure comme le tramway ou le REM par exemple... »

Le constat dressé par les responsables politiques rejoint donc celui de nombreux acteurs économiques, communautaires et citoyens de l'est de l'île de Montréal, à savoir que la bonification du transport collectif dans l'est est un enjeu prioritaire.

Dans les documents d'information sur le projet AS-LP « la desserte accrue en transport collectif et actif » fait partie des principales orientations de la Ville de Montréal.

Toutefois les propositions portant sur l'aménagement d'un transport collectif dit « structurant » soulèvent plusieurs questions. D'abord ce document omet de préciser le type de transport collectif



qui serait privilégié alors que les déclarations des responsables politiques et économiques se multiplient en faveur de l'implantation d'un tramway reliant la pointe de l'île au centre-ville.

D'autre part, comme illustré dans les documents de la Ville, le tracé de cette infrastructure emprunterait la rue Notre-Dame jusqu'au bout de l'île plutôt que l'emprise ferroviaire traversant Pointe-aux-Trembles, Mercier-Est et Mercier-Ouest. Pourtant, ce dernier tracé réduirait de façon importante les coûts de construction et les délais de réalisation.

Le réaménagement de la rue Notre-Dame proposé dans le document d'information soulève également des questions quant à son arrimage avec l'implantation d'un transport collectif structurant. En octobre 2017, au lendemain des élections, le ministre des Transports, M. Bonnardel, déclarait vouloir procéder à l'aménagement de cette infrastructure de transport une fois les travaux de modernisation de la rue Notre-Dame exécutés. Cette décision de procéder en deux étapes aurait, elle aussi, pour effet d'augmenter les coûts de construction et de retarder indûment la mise en service – pourtant jugée prioritaire - d'un transport structurant dans l'est de Montréal. Quant au projet de viaduc visant à faciliter l'accès des camions aux installations portuaires, il ne devrait pas constituer un obstacle pour la construction d'un transport collectif structurant sur la rue Notre-Dame.

La question du transport actif constitue aussi un enjeu majeur pour le quartier Mercier-Est, du fait de son enclavement. Pour cette raison des liens piétonniers et cyclables sécuritaires et conviviaux doivent permettre la libre circulation entre les deux quartiers.

Infrastructures routières : place au camionnage

Quant aux nouvelles infrastructures routières, soit le raccordement de la voie rapide Souigny à la rue Notre-Dame via le boulevard L'Assomption, elles présentent une configuration de type autoroutier plutôt que boulevard urbain. De plus, la boucle à 270 degrés - à une vitesse maximum de 30 km/h - reliant Souigny et l'Assomption pourrait inciter de nombreux conducteurs à bifurquer en direction nord plutôt que d'emprunter ce virage abrupt à basse vitesse.

Cette configuration routière relève d'une approche urbanistique différente de celle privilégiée dans le projet du Secteur des Faubourgs où les piétons et les cyclistes ont accès à des espaces verts, dont un belvédère offrant une vue exceptionnelle sur le fleuve, le port de Montréal et l'île Sainte-Hélène.



Dans le document d'information, on mentionne que l'aménagement de ces nouvelles infrastructures routières n'augmentera pas leur capacité véhiculaire. Or selon la théorie du trafic induit, plus on augmente ou améliore l'offre routière, plus le nombre d'utilisateurs s'accroît, ce qui entraîne un retour de la congestion routière après quelques années. Chaque camion qui ne circulera plus sur la rue Notre-Dame sera remplacé rapidement par des automobiles si aucune mesure n'est prise pour réduire l'usage de l'auto. Dans Mercier-Est, l'implantation dans le secteur AS-LP de nouvelles industries associées au port induira une augmentation du camionnage de transit vers le secteur industriel de Montréal-Est. Le futur Centre de transport de l'est de Montréal de la STM aura lui aussi un impact significatif sur la hausse de la circulation lourde. L'électrification en cours de sa flotte d'autobus aura au moins le mérite de diminuer la pollution atmosphérique. À l'instar de la STM, l'industrie du camionnage devrait avoir accès à des mesures incitatives en vue d'électrifier sa flotte. Un écoparc industriel s'appuyant sur le concept de développement durable devrait en faire une de ses priorités.

Le projet de l'Écoparc industriel de la Grande Prairie, par son ampleur et la multiplicité des enjeux qui y sont associés, déterminera en bonne partie le développement de tout l'est de Montréal. Dans Mercier-Est, si aucune mesure n'est prise, le développement de ce secteur aura à terme un impact non négligeable sur la circulation véhiculaire, autos et camions, dans les rues du quartier.

En ce qui concerne la mobilité, plus on tarde à développer le transport collectif plus on favorise l'usage de l'auto; il devient par la suite très difficile pour les propriétaires d'auto d'opter pour le transport collectif, si confortable et performant soit-il. Il est donc impératif que les projets de transport collectif se réalisent dès maintenant dans l'est de Montréal et que des mesures limitant l'augmentation de la circulation automobile dans notre quartier soient prises dès le début de l'aménagement de ce secteur.

Quant au camionnage, le quartier Mercier-Est se situe entre deux zones industrialo-portuaires: celle de Montréal-Est et celle du secteur AS-LP. De ce fait, nous craignons une augmentation substantielle de la circulation lourde sur les rues Sherbrooke et Notre-Dame et le non-respect de l'interdiction du camionnage de nuit tel que nous l'observons actuellement. Des mesures de mitigation devraient donc être mises en place pour réduire substantiellement les nuisances liées au camionnage (vibrations, bruit, pollution de l'air) et éviter que le quartier Mercier-Est devienne un lieu de transit pour le transport des marchandises, ce, au détriment de la qualité de vie des résidents.

Conclusion



Dans son projet de développement du secteur AS-LP, la Ville de Montréal s'est donné pour objectifs une plus grande diversification des activités économiques et une desserte accrue en transport collectif et actif. En ce qui regarde le premier objectif, on constate que les activités liées à la logistique sont encore bien présentes parmi les créneaux industriels porteurs, tels que décrits dans le document de présentation. De plus son statut de zone industrialo-portuaire ainsi que la présence actuelle sur le site d'entreprises vouées à ces activités sont des facteurs favorisant l'expansion de ce type de développement industriel. Le cas échéant, le quartier Mercier-Est subira les effets de l'augmentation du camionnage de transit entre deux secteurs d'activités liées à la logistique : Montréal-Est et AS-LP. Si un tel scénario devait se réaliser, l'écoparc de la Grande Prairie devrait être rebaptisé Cité de la logistique 2.0.

En ce qui concerne l'accroissement de la desserte en transport collectif et actif, les propositions avancées par la Ville de Montréal soulèvent de nombreuses questions, notamment le type de transport «structurant» qui sera privilégié et le tracé qu'il empruntera. Chose certaine, cet enjeu est prioritaire pour la population de tout l'est de Montréal.