Rapport de consultation publique

VISION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DU SECTEUR ASSOMPTION SUD–LONGUE-POINTE

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

20 août 2019

OBJECTIFS ÉCONOMIQUES
OFFICE
DE MAYOTTE
OBJECTIFS ÉCONOMIQUES

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

VISION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DU SECTEUR ASSOMPTION SUD–LONGUE-POINTE

Rapport de consultation publique

Le 20 août 2019

Édition et diffusion
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2019
ISBN 978-2-924750-65-0 (imprimé)
ISBN 978-2-924750-66-7 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le 20 août 2019

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Monsieur Benoit Dorais
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B5

Objet : Rapport de consultation publique sur la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe

---

Madame la Mairesse,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la consultation en amont visant à connaître les réactions, les besoins et les attentes de la population concernant la création, l'aménagement et le développement d'un Écoparc industriel dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe.

Ce projet ambitieux vise à requalifier un secteur au riche passé industriel situé au sein d'une zone industrialo-portuaire dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve pour contribuer à la relance économique de l'est de Montréal. Pour ce faire, l'arrondissement mise sur des aménagements urbains exemplaires qui contribueront à attirer des entreprises dynamiques soucieuses de leur milieu d'accueil et gravitant autour de créneaux industriels durables qui permettront de générer des emplois stables, permanents et bien rémunérés, tout en favorisant une saine cohabitation avec les milieux résidentiels déjà implantés.

Plus de 1000 personnes ont participé aux diverses étapes de la démarche. La commission a reçu et entendu plus de 120 opinions et pris en considération les quelque 730 répondants au questionnaire en ligne.

De l'avis de la commission, la vision proposée reçoit un accueil différent de la population selon que les points de vue sont exprimés d'une perspective métropolitaine ou locale. Le défi de faire cohabiter des zones industrielles et résidentielles, traversées par de lourdes infrastructures de transport dans un projet porteur des valeurs du 21e siècle, suscite à la fois enthousiasme et inquiétudes. Les milieux économiques le saluent, alors que les résidents et riverains du secteur qui subissent un niveau élevé de nuisances demeurent très préoccupés par la nouvelle proposition.

C'est avec cette dualité en tête que la commission, qui reconnaît le positionnement stratégique du secteur et salue la volonté exprimée par la Ville, fait une vingtaine de recommandations pour mieux incarner la vision, célébrer le patrimoine, améliorer les déplacements et en faire un véritable milieu de vie et d'emploi verdoyant, innovant et soucieux d'engager les communautés locales dans son développement.

La commission souligne également qu'il y a un bris de confiance entre les porteurs de projets et les populations locales qui disent avoir vu se multiplier les nuisances et se détériorer leurs conditions de vie dans les dernières années, et ce, malgré la mobilisation citoyenne et les nombreux processus de consultation où les participants se sont engagés de bonne foi. Pour rétablir le lien, la commission identifie différentes pistes pour les atténuer, surtout des mesures qui peuvent être immédiatement mises en place avant même l'implantation de l'éventuel Écoparc industriel.

L'Office rendra ce rapport public le 3 septembre 2019, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

Dominique Ollivier

DO/ll

c. c. Monsieur Éric Alan Caldwell, responsable de l'OCPM
Monsieur Pierre Lessard-Blais, maire de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

1. La vision mise au jeu pour Assomption Sud–Longue-Pointe 3

1.1 Le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe 3

1.1.1 Le secteur, objet de la vision 3

1.1.2 Projet de Cité Logistique et mobilisation citoyenne 5

1.1.3 Mandat 6

1.2 La vision mise au jeu 7

1.2.1 Réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu 9

1.2.2 Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire 11

1.2.3 Compléter le réseau artériel et améliorer les transports actifs et collectifs 13

1.3 Projets associés à la vision 16

1.4 Les études à réaliser et les engagements pris 17

1.5 Le cadre règlementaire 17

2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants 19

2.1 La vision : accueil général 19

2.2 Développement économique et projets industriels 23

2.2.1 Le projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie 23

2.2.2 Types d'activités et d'usages 26

2.2.3 Emploi et formation 29

2.3 Cadre de vie et gestion écologique du territoire 29

2.3.1 Nuisances et cohabitation 31

2.3.2 Milieux naturels, hydriques et écosystèmes 39

2.3.3 Aménagement du secteur 45

2.4 Mobilité et transports 48

2.4.1 Enclavement 49
2.4.2 Sécurité des déplacements 49
2.4.3 Transports collectifs 52
2.4.4 Projets de viaduc et de prolongement des liens routiers 54
2.4.5 Propositions alternatives 56
2.5 Autres projets associés à la vision 58
2.5.1 Garage STM 58
2.5.2 Poste de transformation Hochelaga 59
2.6 Acceptabilité sociale, participation citoyenne et gouvernance 59
2.6.1 Acceptabilité sociale 59
2.6.2 Faire partie de la solution : gouvernance et instances de concertation 60
3. Les constats et l'analyse de la commission 63
3.1 Les constats 63
3.1.3 Contexte et accueil de la vision d'Écoparc industriel 64
3.1.2 Les inquiétudes des résidents et riverains 65
3.1.3 Agir maintenant pour la qualité de vie 66
3.2 Vision économique 68
3.2.1 Le Port de Montréal et sa zone industrialo-portuaire 68
3.2.2 Des standards élevés et une mise à niveau du cadre bâti 70
3.2.3 Mettre les nouvelles technologies à profit 70
3.2.4 La gouvernance de l'Écoparc 72
3.3 Vision d'aménagement 72
3.3.1 Adopter les pistes proposées dans le document de vision 73
3.3.2 Zones tampons et gradation des usages 74
3.3.3 Patrimoine 76
3.3.4 Orientations d'aménagement écologique 77
3.3.5 Reprendre les concepts novateurs du PPU Assomption Nord 77
3.4 Mobilité 79

3.4.1 Circulation et réseau routier 79
3.4.2 Transport actif et collectif 82
3.5 Milieux naturels, parcs et verdissement 86
3.5.1 Préserver trois espaces écologiques à valeur élevée 86
3.5.2 Eaux pluviales et commémoration du Ruisseau de la Grande Prairie 87
3.5.3 Les îlots de chaleur 88
3.6 Nuisances et acceptabilité sociale 90
3.6.1 Agir maintenant 90
3.6.2 Mesurer 90
3.6.3 Nuisances sonores dans le quartier Viauville 91
Conclusion 93
Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat 95
Annexe 2 – La documentation 99
Annexe 3 – Les recommandations 107

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL
En collaboration avec
Montréal
Assomption Sud – Longue-Pointe
Explorez le territoire de la consultation grâce à
la réalité virtuelle et partagez votre vision!
rue Hochelaga
boul. de l'Assomption
rue de Cadillac
avenue Souligny
rue Ontario Est
rue Du Quesne
avenue Haig
rue la Fontaine
rue Dickson
rue Rougemont
Assomption Sud-Dickson
Base militaire de Longue-Pointe
Guybourg
Haig-Beauclerk

Introduction

Le 4 juillet 2018, le comité exécutif de la Ville de Montréal mandatait l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) « *afin d'assurer la tenue d'une démarche de consultation publique sur la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe*[1] ».

La documentation relative à cette vision a été rendue disponible sur le site Internet de l'OCPM et en ses bureaux au début du mois de janvier 2019, à la suite de la réception du document de consultation élaboré par la Ville de Montréal. Entre autres communications, plus de 37 000 dépliants ont été distribués à la population du secteur et des environs afin de les informer des enjeux et du calendrier de la procédure. Toutes les informations relatives aux communications et à la procédure de consultation sont disponibles en Annexe 1 du présent rapport.

Afin de préparer ses travaux, la commission a tenu une rencontre de préconsultation avec des experts de la logistique, de l'économie et de la synergie industrielle, le 22 janvier 2019, dont le compte-rendu est disponible sur le site Internet de l'Office[2].

La commission a également visité le secteur et ses zones limitrophes. Puis, différents groupes de citoyens, organisations, ainsi que des acteurs économiques et institutionnels ont été invités à tenir des kiosques d'information, en après-midi du 12 mars 2019, au Plaza Antique, afin de partager leur vision du territoire avec les citoyens. Une séance d'information a eu lieu, au même endroit, dans la continuité de cet événement. Celle-ci s'est poursuivie le 14 mars 2019.

Des séances d'audition des opinions ont eu lieu les 23 et 24 avril 2019, au même endroit. Les personnes désirant donner leurs opinions pouvaient aussi le faire en remettant une opinion écrite avant le 18 avril 2019 et/ou en répondant à un questionnaire en ligne jusqu'au 29 avril 2019.

Le premier chapitre du rapport expose de manière synthétique la vision proposée par la Ville de Montréal pour le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Le deuxième chapitre présente les opinions et suggestions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré à l'analyse de la commission et à ses recommandations.

[1] Ville de Montréal, doc. 1.2
[2] Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des experts, doc. 5.2

1. La vision mise au jeu pour Assomption Sud–Longue-Pointe

1.1 Le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe

1.1.1 Le secteur, objet de la vision

La Ville de Montréal souhaite requalifier le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe situé dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, délimité par la rue Hochelaga, puis l'avenue Souligny (au nord), les installations du Port de Montréal (au sud), la gare de triage Longue-Pointe CN (à l'est) et l'autoroute 25 (à l'est).

En dépit de son riche passé industriel, ce territoire rectangulaire de près d'un kilomètre sur trois, lourdement touché par l'effritement de l'activité manufacturière, est marqué par la présence de vastes terrains vacants et sous-utilisés, notamment l'ancien site de la *Canadian Steel Foundries* (CSF), qui offrent, au regard de la Ville, *« des occasions de développement immobilier déterminantes pour l'avenir d'un secteur*[3] *».* D'importants investissements publics et privés y sont programmés, au cours des prochaines années *« pour assurer la mise en valeur du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe*[4] ».

Ce secteur est situé au sein d'une zone industrialo-portuaire, telle que définie dans la Stratégie maritime du Québec (2015)[5] et fait partie de l'un des six secteurs de planification stratégique établis au Schéma d'aménagement et de développement (Schéma), adopté en 2015[6].

[3] Ville de Montréal, doc. 1.1, p .1; Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 8
[4] Ville de Montréal, doc. 1.1, p .1; Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 8
[5] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 58
[6] Le secteur de planification stratégique Assomption, tel que défini dans le Schéma, a été étendu pour inclure la totalité du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe; Ville de Montréal, doc. 1.3.1, p. 2

Figure 1 : secteur de la consultation, Assomption Sud–Longue-Pointe

Source : Ville de Montréal, adapté par l'OCPM

La Ville y identifie six sous-secteurs : les quartiers résidentiels Guybourg et Haig-Beauclerk[7], ainsi que trois zones industrielles : Assomption Sud-Dickson, Parc industriel Louis-H. Lafontaine et zone portuaire. La base militaire de Longue-Pointe occupe le centre du territoire à l'étude. Le quartier résidentiel Viauville jouxte le territoire de la consultation sur tout son flanc est. Un autre secteur d'habitations, plus petit, avoisine le secteur au nord du quartier Guybourg. Le Port de Montréal longe le secteur à l'étude sur toute sa partie sud.

Secteurs industriels, comme secteurs résidentiels sont réputés enclavés en raison de l'agencement du territoire, de barrières physiques et d'importantes infrastructures routières et ferroviaires[8]. Quelques lignes de bus desservent ce territoire, au nord duquel se trouvent quatre stations de métro, à plusieurs dizaines de minutes de marche.

Ce territoire, qui présente une trame urbaine hétérogène (entrepôts, entreprises logistiques, quartiers d'habitations, zones d'entreposage, grands axes routiers, etc.), abrite près de 3 470 ménages et près de 7 000 travailleurs[9]. Il dispose de trois parcs (parc Rougemont, parc Guybourg et parc Beauclerk). Commerces de proximité et équipements collectifs y sont rares. Ce secteur est enclin à des nuisances associées aux activités industrielles[10].

[7] Également appelé « Quartier Longue-Pointe » par plusieurs de ses résidents
[8] Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, doc. 7.1
[9] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 8
[10] Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 4

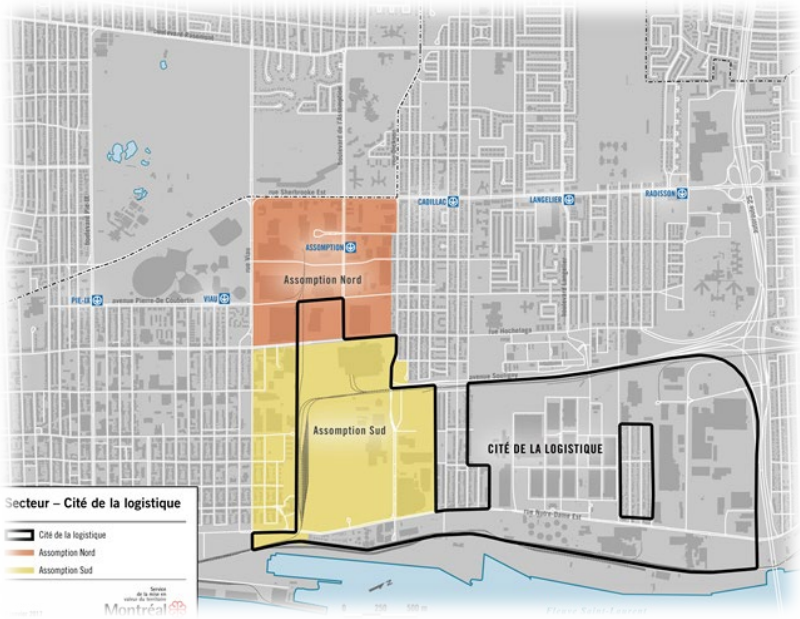
1.1.2 Projet de Cité Logistique et mobilisation citoyenne

Connu sous le nom de « *Cité Logistique* », un projet de parc d'entreprises voué à la logistique a été annoncé en juin 2015[11], et a fait l'objet d'une forte opposition citoyenne. À la suite de cette mobilisation, trois démarches d'information et de consultation publique locales ont été tenues par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve à ce propos :

- consultation sur le projet de cité logistique, 28 janvier 2017;
- séance d'information et de consultation publique sur le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) du secteur de la Cité de la logistique, 23 mars 2017;
- consultation publique locale sur le « *développement des activités industrialo-portuaires et leur cohabitation avec les quartiers adjacents* », 31 mai 2017 (à la suite du dépôt d'une pétition en vertu du droit d'initiative citoyenne en consultation publique).

Compte tenu de l'importance des enjeux locaux et régionaux de développement économique et d'aménagement urbain que soulevait ce dossier, l'administration municipale a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal, le 23 août 2018, pour tenir une consultation publique portant sur *les « Orientations préliminaires de développement économique et d'aménagement urbain sur le projet de parc d'entreprises voué à la logistique à valeur ajoutée dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe* » (Résolution du CE17 1491)[12].

Figure 2 : secteur envisagé pour l'ex-projet de Cité Logistique



Source : Ville de Montréal

[11] Denis Coderre, Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), 18 juin 2015, Annonce de la cité de la logistique
[12] Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 2

Il est à noter que plusieurs acteurs publics et économiques (Hydro-Québec, BAPE) ont également mené des activités d'information ou de consultation publique sur ce territoire au cours des dernières années.

Par ailleurs, une consultation publique menée par l'OCPM portant sur un projet de PPU pour le secteur Assomption Nord a eu lieu en 2016/2017.

1.1.3 Mandat

Le mandat initial a été révisé le 4 juillet 2018, en raison des nouvelles orientations de l'administration municipale élue en 2017. Celle-ci souhaitait pour ce secteur une plus grande diversification des activités économiques dans un contexte de développement durable, ainsi qu'une desserte accrue en transport collectif et actif.

Le comité exécutif de la Ville de Montréal a ainsi mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) « *afin d'assurer la tenue d'une démarche de consultation publique sur la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe*[13] ».

La Ville précise que ce mandat vise à soumettre au débat et bonifier la vision de requalification qu'elle propose. Cette consultation publique doit permettre de poursuivre le dialogue avec les parties prenantes et de convenir d'une vision partagée de développement pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, en vue de poursuivre la démarche de planification, précise-t-elle[14].

Éclairage sur les origines historiques des fonctions résidentielles, industrielles, ferroviaires et portuaires dans Assomption Sud.

Sur le territoire rural de la Côte-Saint-François, plusieurs réalités urbaines se manifestent dès le début du 20e siècle. C'est d'abord en 1897 que le territoire est traversé par une nouvelle ligne de tramway, la Montreal Island Belt Line Railway. Cette ligne passe au niveau de l'actuelle rue Souligny, prenant contact avec la Montréal Tramway dans Maisonneuve, aboutissant à Bout-de-l'Île dans Pointe-aux-Trembles. Plusieurs arrêts sont établis avec des petits kiosques (comme Notre-Dame-des-Victoires et Guybourg), ainsi que des panneaux de terrains à vendre. Très vite, de petites communautés de banlieusards se construisent sur deux ou trois rues perpendiculaires à chaque kiosque. Dès 1900, la présence résidentielle est donc établie.

Puis, en 1902, la Locomotive & Machine Company of Montreal est formée pour fabriquer des locomotives à vapeur. Achetée et bien financée dès 1904 par la American Locomotive Co, la Montreal Locomotive Works s'installe sur la rue Dickson, avec accès devant l'usine à un nouveau quai sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que derrière l'usine de la nouvelle ligne ferroviaire du Canadian Northern Railway (futur Canadien National). Ce fabricant devient rapidement le plus

[13] Ville de Montréal, doc. 1.2
[14] Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 2-3

important fabricant de locomotives au Canada et ne fermera ses portes qu'en 1985. Seul son bel édifice à bureaux de style néo-roman reste intact aujourd'hui. D'autres industries importantes suivront dans le secteur, dont la Canadian Steel Foundries en 1912 avec des liens ferroviaires et portuaires semblables.

Éventuellement, les petites banlieues deviendront enclavées entre les grosses industries; les fonctions ferroviaires et portuaires prendront de plus en plus d'importance avec le temps. Le Port de Montréal fixera éventuellement ses installations de transbordement des conteneurs dans Assomption Sud à partir des années 1980.

1.2 La vision mise au jeu

La vision de la Ville pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe a été exposée dans un document d'information intitulé *ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE : Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption-Sud*[15].

Cette vision a été précisée par :

- une présentation, en soirée d'information, le 12 mars 2019[16],
- les réponses orales et écrites apportées par la Ville et ses partenaires externes (l'Administration portuaire de Montréal, Hydro-Québec, le MTQ et la STM) aux questions des citoyens et de la commission[17].

Plusieurs documents complétant la vision ont été déposés par la Ville en cours de consultation : document détaillant la vision en matière de mobilité[18], étude du climat sonore dans le secteur de planification[19], information concernant la canopée[20] et information foncière[21].

L'ensemble de ces documents a été mis à la disposition du public sur le site Internet de l'OCPM à partir du mois de janvier 2019.

Dans ces documents, la Ville de Montréal a formulé pour vision de créer un milieu de vie convivial pour les citoyens, les travailleurs et les entreprises du secteur. Elle veut une cohabitation harmonieuse des quartiers résidentiels et des secteurs d'emplois, incluant l'aménagement d'espaces verts et de parcs.

[15] Ville de Montréal, doc. 3.1
[16] Ville de Montréal, doc. 3.2; Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, doc. 7.1
[17] Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, doc. 7.1; Transcription de la séance d'information du 14 mars, doc. 7.2; Réponses de la Ville aux questions de la commission, 8 avril, doc. 5.4.1; Réponse de la Ville à la question de la commission, 12 avril 2019, doc. 5.5.1
[18] Ville de Montréal, doc. 3.7
[19] Ville de Montréal, doc. 3.4
[20] Ville de Montréal, doc. 3.5
[21] Ville de Montréal, doc. 3.6

L'objectif de la Ville est de soutenir la requalification du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe par la création d'un écoparc industriel aux aménagements urbains exemplaires, qui contribueront à attirer des entreprises dynamiques soucieuses de leur milieu d'accueil et engagées dans une démarche de gestion durable en partenariat avec la collectivité.

La Ville souhaite que la requalification de ce secteur s'inscrive dans la relance économique de l'est de Montréal, et passe par l'attraction et l'implantation d'entreprises innovantes qui répondent à des standards de qualité souhaités, dans la perspective d'un développement durable.

La vision doit aussi permettre de positionner le secteur comme un secteur d'activité économique effervescent gravitant autour de créneaux industriels durables qui permettront de générer des emplois stables, permanents et bien rémunérés, tout en favorisant l'employabilité des résidents des secteurs environnants.

De plus, le secteur a pour vocation d'accueillir des infrastructures et aménagements urbains de qualité afin d'offrir aux résidents et aux travailleurs un cadre de vie agréable et des conditions de déplacement optimales et sécuritaires, quel que soit le mode de déplacement. La Ville précise également vouloir accorder une attention particulière à la qualité du cadre bâti et aux composantes paysagères, naturelles et historiques[22].

Elle souhaite que sa vision[23] :

- réponde à des exigences environnementales élevées (verdissement, gestion des eaux, réduction des îlots de chaleur, etc.);
- permette de briser l'enclavement par une amélioration de la fluidité des déplacements (nouveaux liens, meilleure desserte en transport collectif et actif);
- favorise une cohabitation des activités urbaines plus harmonieuse (amélioration de la qualité de vie des résidents, gestion des nuisances, aménagements exemplaires);
- offre un environnement d'affaires inclusif (générer des emplois, valorisation de l'emploi local).

La vision mise au jeu par la Ville est articulée autour des trois orientations suivantes[24] :

- réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu;
- offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire;

[22] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35 et doc. 3.2, p. 11 et suivantes
[23] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 6
[24] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35

- Compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transports actifs et collectifs[25].

La Ville précise ne pas avoir fixé d'échéancier pour la mise en œuvre de la vision[26]. Elle spécifie, dans son document de consultation, que les recommandations issues de la présente consultation jetteront les bases de la vision d'avenir du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe et guideront les acteurs concernés dans l'identification des stratégies d'intervention nécessaires à une planification cohérente et consensuelle de ce vaste territoire. Ces stratégies, ajoute-t-elle, pourront comprendre des aménagements détaillés sur le domaine public, des modifications règlementaires, des acquisitions foncières, de nouveaux programmes ou toute autre action municipale permettant de concrétiser cette vision. En fonction de la nature et de la portée des stratégies qui seront privilégiées, une gouvernance adaptée pourra être mise en place afin d'assurer la cohérence des actions de la Ville et de l'ensemble des parties prenantes[27].

Puisque le secteur est largement construit, la Ville prévoit profiter des opportunités de requalification actuelles et futures (déménagement d'entreprises, bâtiments et terrains vacants, etc.) pour concrétiser sa vision[28].

1.2.1 Réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu[29]

La Ville qui « *entend préciser les critères que devront respecter les entreprises désirant s'installer dans le secteur*[30] » déploiera ses actions en matière de développement économique au regard des quatre orientations préliminaires suivantes.

- *Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les activités industrielles et les secteurs résidentiels*

La Ville a la volonté de fixer des critères d'implantation et d'attirer des entreprises répondant à des créneaux industriels faiblement générateurs de nuisances environnementales, de pollution et de bruit.

- *Attirer des entreprises ayant une orientation écologique et conscientes de leur responsabilité sociale*

Pour ce faire, la priorité sera accordée à l'implantation d'activités économiques durables et ayant intégré les concepts de préservation de l'environnement, de transparence et d'effet positif sur les collectivités, etc.

[25] Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 13
[26] Réponses de la Ville aux questions de la commission, doc. 5.4.1, p. 4
[27] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 59
[28] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35
[29] Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 13 et 18; Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 47 à 52
[30] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 47

- *Intégrer les enjeux sociaux dans la stratégie de développement économique*

L'accès au marché du travail, le développement de l'employabilité, l'augmentation des revenus et la formation de la main-d'œuvre sont autant d'objectifs auxquels la Ville compte répondre par la requalification du secteur. La Ville souhaite que soit valorisé le talent local et que les retombées soient favorisées pour les résidents du secteur.

- *Améliorer l'accessibilité pour les travailleurs par les transports actif et collectif (marche, vélo, autobus et métro)*

Cette orientation se concrétisera principalement par les diverses interventions d'aménagement. Elle représente une opportunité de rehausser la productivité des entreprises. Un meilleur accès au secteur le rendra plus attractif, en diminuant le temps que les travailleurs passeront en transport.

La Ville propose de concrétiser sa vision économique par la conception d'un écoparc industriel. Elle souhaite que ce projet industriel urbain, intégré à son milieu, réponde à une logique de développement territorial durable et se développe autour de secteurs technologiques innovants. Ce projet permettrait la création et le maintien de milliers d'emplois diversifiés et de qualité, dans des créneaux industriels porteurs pour le territoire et la métropole. Le secteur a le potentiel d'attirer de nombreuses entreprises et générer d'importantes retombées économiques, selon elle[31].

La Ville précise la composition qu'elle souhaite donner à cet Écoparc industriel en s'appuyant sur la définition qu'en offre le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMROT). L'Écoparc industriel est ainsi qualifié de « *zone d'activités économiques gérées de manière proactive notamment par l'association des entreprises en présence, interagissant positivement avec son voisinage, et dans laquelle les mesures d'aménagement et d'urbanisme durables, de gestion environnementale et d'écologie industrielle concourent à optimiser l'utilisation de l'espace, de la matière et de l'énergie, à soutenir la performance et le dynamisme économique tant des entreprises que de la communauté d'accueil et à diminuer les charges environnementales locales*[32] ».

Pour favoriser la réalisation de sa vision économique, dans une perspective de développement durable, la Ville envisage notamment de :

- Soutenir les projets d'investissements durables, tels que la *Stratégie de développement économique* de la Ville de Montréal, ou bien le plan d'action « *Bâtir Montréal* », lui en offre l'opportunité.

[31] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35 et 36
[32] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 50

- Mettre en place une démarche de certification en développement économique durable du territoire, en s'appuyant, par exemple sur « *ISO 14001 Territoire* », « *LEED Quartier* », etc.
- Favoriser la synergie et l'écologie industrielle, par la mise en œuvre de stratégies d'attraction d'investissements ciblant certains secteurs industriels de façon prioritaire[33].

La Ville a précisé qu'elle pourrait aussi avoir recours au zonage et aux incitatifs financiers afin d'attirer des entreprises et projets qui s'inscrivent dans la vision proposée[34].

La Ville de Montréal identifie quatre secteurs industriels porteurs autour desquels elle souhaiterait voir s'arrimer sa vision de développement économique du secteur[35] :

- technologies propres,
- logistique intelligente,
- manufacturiers légers,
- services à valeur ajoutée reliés à l'exportation.

1.2.2 Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire[36]

L'objectif ici est d'améliorer le cadre de vie des résidents, des riverains et des travailleurs du secteur, et d'améliorer la cohabitation entre les secteurs industriels et résidentiels. Pour cela, la Ville identifie trois orientations.

- *Réaliser des aménagements durables et de qualité*[37]

La vision doit non seulement permettre de reconstituer le tissu économique par l'attraction de nouvelles entreprises, mais aussi de revitaliser le parc immobilier existant par des interventions structurantes sur le cadre bâti, afin qu'il réponde adéquatement aux exigences du marché. De plus, des aménagements urbains novateurs devront permettre d'apporter une attention particulière aux interfaces entre secteurs résidentiels et industriels. Le développement immobilier devra également être structuré autour d'espaces publics et privés de conception soignée.

Dans son document de consultation, la Ville énumère plusieurs exemples d'interventions qui devraient encadrer tout projet de construction, de requalification et d'aménagement, que ce soit sur le cadre bâti, sur les domaines publics et privés, ou sur les stationnements, les aires d'expédition et de réception des marchandises.

[33] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 51 et doc. 3.2, p. 18
[34] Réponses de la Ville aux questions de la commission, doc. 5.4.1, p. 4
[35] Ville de Montréal, p. 52
[36] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 36-42; Ville de Montréal, doc. 3.2, p 19 à 29
[37] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 39-42

- *Assurer une gestion écologique du milieu*[38]

Les intentions sont notamment de :

- préserver les espaces verts et les mettre en valeur;
- réduire les surfaces minéralisées (saillie végétalisée, terre-plein, mur végétalisé, etc.);
- constituer un réseau d'espaces végétalisés accessibles au public (promenade, corridor écologique, place publique, etc.);
- prévoir des aménagements favorisant l'absorption et la récupération des eaux pluviales (noue, jardin de pluie, fossé végétalisé, bassin de rétention, etc.);
- établir une stratégie globale de gestion des sols contaminés;
- privilégier des solutions de décontamination innovantes et écologiques;
- encourager la réalisation d'aménagements limitant la consommation énergétique et faisant appel à des énergies renouvelables;
- inciter l'aménagement de toitures et de murs végétalisés ou à membrane blanche.

- *Limiter les nuisances dans les quartiers riverains*[39]

La Ville, qui fait de nouveau le constat d'un territoire en proie aux nuisances et particulièrement au bruit et à la pollution atmosphérique, souligne que des études, des inventaires et des démarches de concertation devront être menés afin d'établir les mesures permettant « *d'enrayer les nuisances, ou du moins les réduire à des niveaux acceptables selon les standards internationaux*[40] ».

La Ville énumère des pistes de réflexion pour limiter les nuisances, notamment :

- favoriser une réduction des nuisances à la source (amélioration de la chaussée, réduction de la vitesse, fluidité de la circulation, limitation de la circulation routière en favorisant le transport en commun et le transport actif);
- assurer une bonne gestion des interfaces;
- accueillir des usages en harmonie avec le milieu environnant;
- éloigner les sources de bruits des zones sensibles;
- protéger les bâtiments par des aménagements extérieurs (écrans antibruit, écrans végétaux ou talus);
- orienter les bâtiments de manière à créer un espace tampon protégeant les zones sensibles.

[38] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 42
[39] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 36-38
[40] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 36

De manière plus spécifique, la Ville dit aussi vouloir limiter les nuisances en attirant des entreprises qui émettent de faibles niveaux de bruit et de polluants atmosphériques, et qui ont des orientations écologiques[41].

1.2.3 Compléter le réseau artériel et améliorer les transports actifs et collectifs[42]

La Ville fait le constat d'un secteur enclavé, en proie à la congestion routière, mal aménagé pour les déplacements actifs et où l'offre en transports collectifs mériterait d'être grandement améliorée (notamment pour faciliter l'accès aux travailleurs). Ces enjeux de mobilité nuisent à la qualité de vie des résidents, des riverains, des travailleurs du secteur, et des usagers des transports collectifs et actifs. Ils sont un frein au développement économique du secteur, objet de la vision, et affectent également la desserte du port, la circulation locale et de transit[43].

La Ville et l'administration portuaire de Montréal estiment à 3 600 le nombre de mouvements de camions générés quotidiennement par les quatre terminaux de conteneurs dans l'est de Montréal. Ils précisent que ce nombre va augmenter significativement jusqu'en 2024 en raison de l'accroissement programmé des activités du port[44].

La vision en matière de mobilité devrait suivre deux orientations : une reconfiguration du réseau routier et l'amélioration des transports actifs et collectifs.

- *Projet de reconfiguration du réseau routier*

La Ville de Montréal, en partenariat avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et l'Administration portuaire de Montréal (APM), envisage la création de nouveaux liens routiers qui permettront d'unir le boulevard de l'Assomption, l'avenue Souligny, la rue Notre-Dame Est et le port.

Pour la connexion au port, c'est un projet de viaduc aérien, enjambant la rue Notre-Dame Est qui est envisagé[45].

Les objectifs poursuivis par la Ville et ses partenaires pour ce projet sont multiples. D'abord, il vise à offrir une desserte plus directe entre le port (notamment le terminal Viau) et le réseau routier supérieur (avenue Souligny, autoroute 25). Ce projet devrait aussi permettre de fluidifier la circulation dans le secteur, limiter le camionnage sur la rue Notre-Dame Est, réduire les nuisances sur les quartiers riverains et désenclaver des terrains vacants ou sous-utilisés afin de favoriser leur développement immobilier et économique[46].

[41] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 47
[42] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 43-46; Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 30-36
[43] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 43
[44] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 43; Réponses de la Ville aux questions de la commission, doc. 5.4.1, p. 7
[45] Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12
[46] Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 1, doc. 3.1, p. 43-44, doc. 3.2, p. 32, 37, 38 et 40

Dans une première version, le projet comportait deux axes distincts ainsi que des passages à niveau pour franchir les voies ferrées. Cette version du projet a été abandonnée, car des considérations techniques rendaient caduc tout passage à niveau et que les liens routiers passaient trop près des zones habitées. La nouvelle mouture du projet propose un axe routier commun, de superficie plus modeste et plus éloigné des zones résidentielles et des usages sensibles[47].

La Ville a précisé que le projet de prolongement du boulevard de l'Assomption adopterait les caractéristiques d'un boulevard urbain[48].

Figure 3 : projet de reconfiguration du réseau routier

Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 44 (adapté OCPM)

- *Améliorer les transports actifs et collectifs*

La vision pour le secteur passe par l'amélioration de son accessibilité en transport actif et collectif.

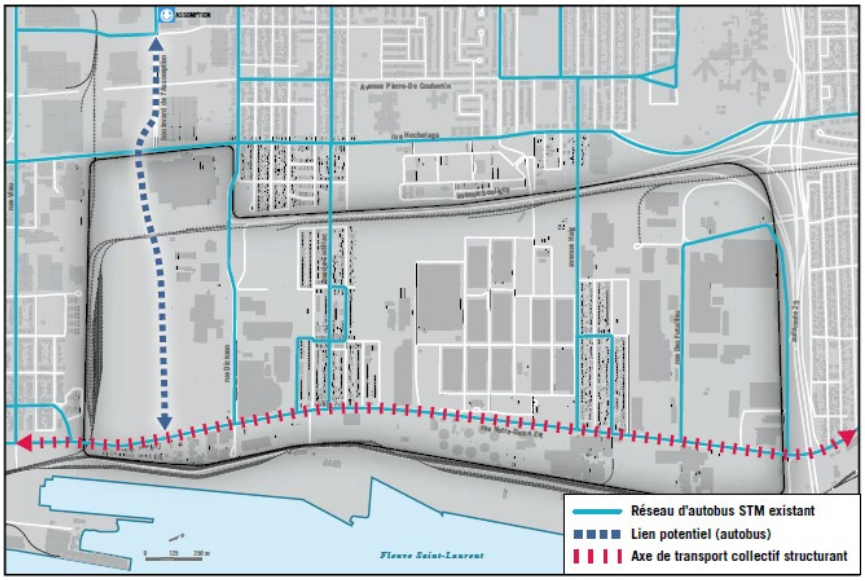
[47] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 43-44
[48] Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, doc. 7.1

L'aménagement de nouvelles pistes cyclables, notamment le prolongement de la piste de l'avenue Souligny entre l'avenue Dickson et Viauville, et un lien cyclable parallèle au futur prolongement du boulevard de l'Assomption sont projetés[49].

Bien que n'étant pas décisionnaire, la Ville appuie les projets de réaménagement de la rue Notre-Dame Est, au premier titre desquels l'implantation d'une nouvelle desserte structurante en transports collectifs sur la rue Notre-Dame Est, sans toutefois pouvoir préciser de quel mode il s'agira. L'orientation souhaitée par la Ville pour la rue Notre-Dame-Est est d'en faire un axe résolument urbain, octroyant une part adéquate aux transports actif et collectif, tout en assumant son rôle-clé dans les déplacements routiers[50]. La Ville souhaiterait également l'implantation de mesures rendant les déplacements plus sécuritaires sur cette rue[51].

La Ville souhaiterait aussi qu'une ligne d'autobus s'ajoute à la future prolongation du boulevard de l'Assomption pour desservir l'écoparc et relier, entre autres, le métro Assomption[52]. Toutefois, à ce stade*, « il est trop tôt pour que la STM se prononce sur ses intentions par rapport à d'éventuelles modifications à son réseau d'autobus dans le secteur […] une consultation sectorielle devrait avoir lieu dans le secteur dans les prochaines années et le réseau de transport en commun sera donc étudié en lien avec les besoins du secteur et le projet de l'Assomption Sud*[53] *»* ont précisé les représentants de la STM.

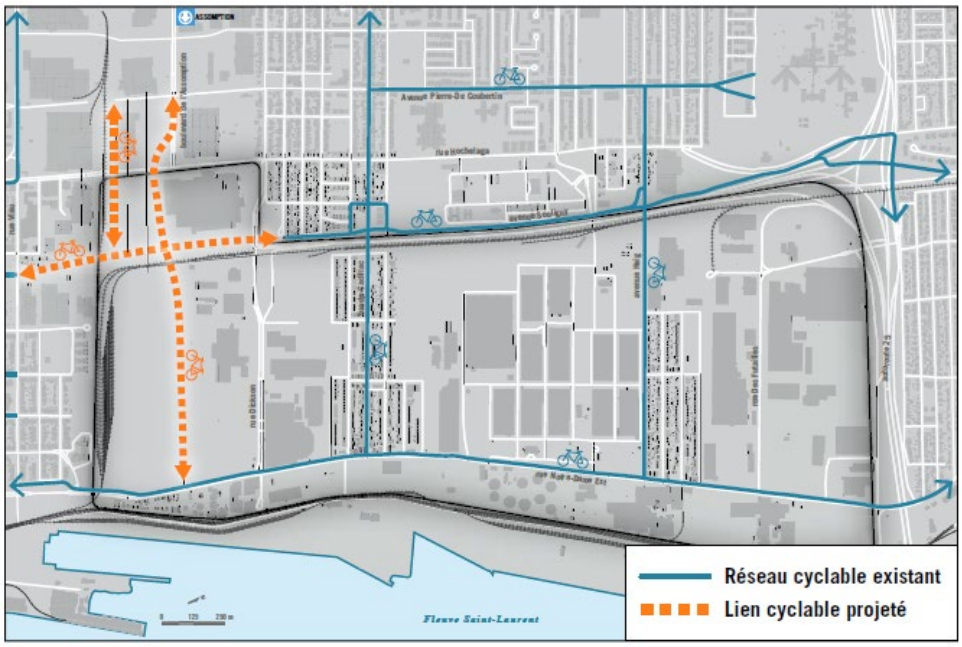
Figure 4 : bonification du réseau de transport collectif



Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 46

[49] Daniel Beaulieu, Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, doc. 7.1, p. 16-17, L. 485-490
[50] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 45-46
[51] Réponses de la Ville aux questions de la commission, p. 6
[52] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 46; Daniel Beaulieu, Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, doc. 7.1, p. 17, L. 495
[53] Réponses de la Ville aux questions de la commission, doc. 5.4.1, p. 6

Figure 5 : bonification du réseau de transport collectif



Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 46

1.3 Projets associés à la vision

S'inscrivant dans la dynamique de la vision, la Ville présente brièvement deux projets d'investissement structurant portés par Hydro-Québec et par la STM.

Hydro-Québec envisage la construction, d'ici 2023, d'un poste de transformation électrique, dit Poste Hochelaga, au nord-ouest du secteur à l'étude. Hydro-Québec souhaite que ce poste réponde à la certification environnementale ISO 14001:2015 et adopte diverses mesures d'optimisation du potentiel écologique et d'atténuation des nuisances[54].

La STM souhaite construire, à l'horizon 2023, un nouveau centre de transport (garage) pouvant accueillir 250 autobus à propulsion électrique. Elle vise, pour ce projet, la certification LEED v4 Or[55].

Sans pour autant préciser les projets qui y sont associés, le gouvernement du Québec souhaite développer les 16 zones industrialo-portuaires, dont celle de l'Assomption Sud–Longue-Pointe, en y injectant près de 500 millions de dollars[56].

[54] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 57
[55] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 54
[56] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 58

1.4 Les études à réaliser et les engagements pris

Le projet soumis à la consultation vise à jeter les bases de la vision pour la requalification du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. La Ville a conscience que des études supplémentaires devront être réalisées dans plusieurs domaines, notamment en matière de circulation, de qualité de l'air, de bruit et autres caractérisations de nuisances[57]. Une étude patrimoniale ainsi qu'un recensement des milieux humides compris dans le secteur pourraient également être menés lors d'étapes subséquentes de développement du projet[58]. La Ville souhaite également un suivi avec la nouvelle division « *vision zéro* » de la Ville de Montréal au sujet des données d'accidentologie dans le secteur à l'étude[59].

1.5 Le cadre règlementaire

La démarche de planification stratégique du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe s'inscrit au sein de grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire montréalais qui, précise la Ville, tout comme les orientations de la vision, pourraient-être appelées à évoluer dans le temps pour répondre aux enjeux associés à la mise en valeur du territoire[60] :

- schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal;
- plan d'urbanisme, chapitre de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve;
- règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve;
- règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale - secteur « *Cité logistique* ».

Hormis les deux enclaves résidentielles, le territoire d'étude s'inscrit au sein de l'affectation « *Industrie* », au Schéma d'aménagement. Il est notamment précisé pour cette affectation que « *le schéma vise à renforcer le tissu industriel montréalais dans les créneaux porteurs d'avenir*[61] ».

Quant au Plan d'urbanisme, il fait état du besoin de consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport. Il spécifie aussi pour ce secteur le « *Besoin de définir et de mettre en œuvre un concept d'aménagement et une stratégie de développement reposant sur des options de desserte routière et de lotissement qui soutiennent une intensification de l'emploi*[62] ».

[57] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 59; Réponses de la Ville aux questions de la commission, doc. 5.4.1, p. 3; Daniel Beaulieu, Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, doc. 7.1, p. 26, L. 765 et p. 77, L. 2290; Érik Provost, Transcription de la suite de la séance d'information, 14 mars 2019, doc. 7.2, p. 29, L. 880
[58] Réponses de la Ville aux questions de la commission, doc. 5.4.1, p. 5 et 10
[59] Réponses de la Ville aux questions de la commission, doc. 5.4.1, p. 6
[60] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 32-33
[61] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 32
[62] Ibid

À partir de 2017, les usages autorisés dans le secteur d'étude se limitent, hors droit acquis, au commerce de gros et à l'entreposage intérieur (C.7A), à l'industrie de moyenne intensité (I.4A), aux équipements de transport et de communication, ainsi qu'aux infrastructures (E.7(1)).

Le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) a été adopté en 2017; il vise à limiter les impacts négatifs des activités industrielles et commerciales lourdes sur les milieux sensibles.

Dans son document d'information, la Ville de Montréal propose de concevoir le projet de requalification du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe en considérant les piliers du développement durable ainsi que les priorités du plan Montréal durable 2016-2020 qui sont[63] :

- la réduction des GES et la dépendance aux énergies fossiles;
- verdir, augmenter la biodiversité et assurer la pérennité des ressources;
- assurer l'accès à des quartiers durables à échelle humaine et en santé;
- faire la transition vers une économie verte, circulaire et responsable[64].

[63] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 50
[64] Règlement sur le PIIA – Secteur cité logistique, doc. 4.4, p. 13

Oculus

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL
Parc industriel Louis-H. Lafontaine
(rue des futailles)
Siège SAQ
Géomatique
Montréal

2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

La commission a reçu et entendu plus de 120 opinions, dont la synthèse fait l'objet du présent chapitre. En plus de ces opinions, un questionnaire en ligne portant sur différents aspects de la vision mise au jeu par la Ville pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe a été rempli par plus de 730 répondants. Les résultats de ce questionnaire en ligne ne peuvent être assimilés à ceux d'une enquête ou d'un sondage nécessitant un processus d'échantillonnage éprouvé. Ils illustrent plutôt le point de vue des personnes qui ont volontairement choisi de participer à l'exercice. Il est à souligner que la plupart des répondants à ce questionnaire déclarent vivre dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve; la majorité d'entre eux se situant dans le secteur à l'étude ou en périphérie immédiate de celui-ci.

2.1 La vision : accueil général

Deux niveaux d'interprétations de la vision ressortent principalement des interventions des participants : certains en font une analyse à l'échelle métropolitaine et d'autres à l'échelle locale. Les acteurs économiques et logistiques, qui se situent à l'échelle métropolitaine, accueillent favorablement la vision mise au jeu par la Ville, tout en rappelant l'importance que le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe accueille des activités en lien avec le port voisin.

De leur côté, les résidents et riverains du secteur sont majoritairement circonspects, quand ils ne sont pas opposés à cette vision, qu'ils estiment axée sur les besoins du port ou de la métropole, plutôt que sur les besoins des résidents, notamment en termes de réduction des nuisances (bruit, pollution, circulation) et d'amélioration du cadre de vie.

Cette opinion semble de prime abord largement partagée par les répondants au questionnaire, qui affirment qu' « *Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire* » est l'orientation la plus importante parmi les trois présentées dans l'énoncé de vision de la Ville[65]. Néanmoins, les projets des partenaires proposés dans le document de la Ville (garage STM, poste de transformation Hochelaga d'Hydro-Québec, prolongation du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souligny, viaduc desservant le port en enjambant Notre-Dame Est) sont aussi perçus comme une bonne idée pour la majorité des répondants[66].

Les acteurs économiques et de la logistique prêtent à Montréal en général et à ce secteur en particulier, un rôle névralgique, un positionnement stratégique particulièrement avantageux grâce à sa proximité du Port de Montréal et plusieurs infrastructures de transport (voies ferrées du CN, autoroutes, rue Notre-Dame…). Outre son positionnement stratégique, ce secteur, aux

[65] Synthèse des réponses du questionnaire, doc. 5.6
[66] Synthèse des réponses du questionnaire, doc. 5.6

terrains zonés industriels et dont certains sont vacants, a *« toutes les qualités requises pour donner l'occasion aux Montréalais de développer cet espace qui permettra de créer un pôle logistique à haute valeur ajoutée*[67] *».* Il faut donc, selon Montréal International, « *tirer profit du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe pour renforcer l'attractivité du Grand Montréal*[68] ».

Cette catégorie de participants précise que le Port de Montréal joue un rôle majeur dans le développement économique du Québec et de la métropole[69]. Ils pensent que la vision adoptée permettra au port de consolider sa position dans l'est du continent nord-américain et de tirer profit de la croissance prévue. Les décisions à venir devront donc *« assurer que le Port peut jouer son rôle dans la chaîne logistique de façon optimale : accès par camion, accès par train, accès par bateau, accès des employés qui vont y travailler et éventuellement localisation à proximité d'entreprises de services qui vont rendre le Port plus performant et qui vont grandement bénéficier du port*[70] *».*

Ainsi, il leur apparaît logique de favoriser, sur ce territoire, une concentration d'activités économiques liées à la logistique et au transport de marchandises qui aura des incidences positives en matière de compétitivité et de croissance économique du Grand Montréal, et contribuera à revitaliser l'est de Montréal[71]. Il faut, selon les Chambres de commerce, créer dans cette zone un secteur économique en lien avec les atouts du port et l'intermodalité des transports*. « Un développement qui ne serait pas complémentaire aux activités du port serait une erreur stratégique considérable*[72] ».

Plusieurs citoyens ont salué le côté plus progressiste et écologiste de la proposition mise au jeu par la Ville dans la présente consultation par rapport au projet de la « *cité logistique* » de l'administration précédente. Néanmoins, et sans nier les besoins métropolitains et la nature névralgique des infrastructures existantes, ils réclament *« une vision collective porteuse d'avenir, témoin des défis de notre époque et ancrée sur les aspirations locales*[73] *»*. Dans cette optique, le manque de terrains disponibles pour l'implantation de cette vision, l'absence de cibles mesurables, et les projets de prolongement routier leur donne une impression mitigée. Pour ceux-ci, la vision proposée est encore floue, peu ambitieuse, et ne permet pas de se positionner adéquatement. Plusieurs auraient souhaité que le document aille plus loin en matière de

[67] Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 6, 11
[68] CargoM, doc. 8.3, p. 3-5, 7; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 6; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 2; Montréal International, doc. 8.34, p. 17; Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 13
[69] Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 5; CN, doc. 8.32, p. 5 et suivantes; Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 5; Montréal International, doc. 8.34, p. 12 et suivantes; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 3 et suivantes
[70] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5.1, L. 1668-1669
[71] Montréal International, doc. 8.34, p. 15; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 3; CargoM, doc. 8.3.1, L. 1218 -1220; Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 14; CN, doc. 8.32, p. 8
[72] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 2; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 6
[73] Carl Bégin, doc. 8.53, p. 4

caractérisation de la biodiversité, de valorisation des patrimoines, de gestion des nuisances et se base sur des processus de codesign[74].

De plus, ces participants notent que les interventions liées aux transports routiers et à l'optimisation des activités portuaires sont déjà très structurées et définies dans la proposition mise au jeu, alors que les interventions liées aux attentes des riverains et au cadre de vie (mesures de mitigation, réduction des nuisances, offre d'espaces publics, préservation d'espaces naturels, amélioration des déplacements locaux, gestion écologique du territoire, lutte aux changements climatiques), ne sont qu'à l'étape des énoncés de principes, sans objectifs précis et sans indicateurs de suivi. D'ailleurs, plusieurs déplorent le manque de données probantes et d'études d'impact en termes d'émissions de GES, de bruit, de chaleur au sol, de pollution de l'air, etc.[75].

En conséquence, ils voudraient une vision plus audacieuse, ambitieuse et novatrice, s'inspirant des meilleures pratiques à travers le monde pour réellement répondre aux attentes des citoyens et aux enjeux environnementaux, et ce, dans l'optique de faire de ce secteur *« un exemple d'intégration du secteur de la logistique et du transport en milieu urbain*[76] *»*.

Si certains participants manifestent un accueil favorable ou mitigé au projet, plusieurs résidents rejettent carrément la vision proposée, qu'ils estiment axée sur les besoins du port. Ceux-ci ont le sentiment que la vision mise au jeu par la Ville répond uniquement à une logique de croissance économique potentielle et banalise les coûts de celle-ci sur l'environnement et la santé publique, notamment sur les populations vulnérables. Ils anticipent qu'elle accroitra les nuisances actuelles (chaleur au sol, minéralisation, congestion routière, pollution de l'air, bruits excessifs, poussières, trafic intense de camions et pollution lumineuse) et dégradera la qualité de vie des résidents[77]. Ils appellent à un autre positionnement, une alternative au développement industriel, prenant

[74] Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2201-2204; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 8; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 5 et suivantes; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 4; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 2

[75] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1, 5; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 12; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 15; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 3; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 5; Jérémy Harel, doc. 8.8.2, L. 2567-2568

[76] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 15; CargoM, doc. 8.3, p. 7; Anicka Fast, doc. 8.25; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 5; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 6; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 3; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 9; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 32; François Caron, doc. 8.47, p. 26; François Latreille, doc. 8.42, p. 4; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 15; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 7

[77] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 4 et suivantes; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 1, 3; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. II; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2660-2663; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 1; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 13; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 420-427; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 24; John Clarke, doc. 8.11, p. 1; Aurélie Noël, doc. 9.1; Louis-Patrick Jacob, doc. 9.3; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 4

mieux en compte les intérêts des citoyens et des générations futures et qui prioriserait les résidents du quartier[78].

Plusieurs jugent le modèle de croissance économique présenté comme dépassé et proposent une *« approche d'écologie territoriale »* dans laquelle *« les enjeux sociaux et environnementaux seraient haussés au niveau des enjeux économiques et de gouvernance afin de tenir compte de cette nouvelle réalité*[79] *»*. Ils souhaitent que la vision soit porteuse d'un modèle économique écologiquement viable, et basé sur la réduction de la consommation, de la production de biens de consommation, la promotion des circuits courts et une économie sobre en carbone[80].

Dans cet ordre d'idée, la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve trouve *« paradoxal, voire contradictoire, de proposer un parc industriel comme réponse à la volonté de créer un milieu de vie convivial pour les citoyen.ne.s ».* Ce sentiment est partagé par certains résidents et riverains qui ont le sentiment que tout semble être fait pour contribuer au développement des activités et des intérêts économiques du port, et attirer des entreprises souhaitant bénéficier de la proximité du port[81].

Plutôt qu'un écoparc, quelques participants ne voient dans la vision mise au jeu qu'une nouvelle mouture de la « *cité-logistique* », dans laquelle le port et les entreprises de la logistique auraient, de nouveau, la part belle[82]. Ils considèrent que le projet d'écoparc industriel n'a d'éco que le nom, et va contribuer à accroître les émissions de gaz à effet de serre (GES) en raison de l'accroissement prévisible des activités portuaires basées sur des ressources fossiles, et l'augmentation du transport consécutive à la création de nouvelles emprises routières, alors même que ce domaine est perçu comme un des plus grands générateurs de GES[83].

La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve et le Collectif en environnement Mercier-Est constatent que la vision proposée s'inscrit dans un territoire plus important (métropolitain) et

[78] Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 5, 14; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. I et 10; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 2 et suivantes; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 9; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6-7; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 2, 4, 5, 7; Anicka Fast, doc. 8.25; Élisabeth Greene et Sébastien Proulx, doc. 8.26; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 3; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 1, 3, 12; France Hamel, doc. 8.38, p. 1; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 5; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.6; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 2

[79] Jeanne-Hélène Jugie, doc. 8.48, p. 3 et suivantes

[80] John Clarke, doc. 8.11, p. 8; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 1, 16; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 4 et suivantes; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 4 et 5; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 5; Madalina Burtan, doc. 9.3

[81] Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 1; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 7; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 2; Carl Bégin, doc. 8.53.1, L. 1640-1645; France Hamel, doc. 8.38, p. 1; Marc Beaudoin, doc. 9.4; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 11

[82] Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 1; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 162-170 et L. 400; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 4 et suivantes; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 14; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 2 et suivantes; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 9

[83] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1 et 4; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 2; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 16; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 8

répond à des enjeux plus larges que ceux du secteur à l'étude, laissant penser qu'il sera difficile pour les populations locales d'avoir une incidence sur sa planification[84].

Plusieurs estiment faire face à une planification du territoire *« à la pièce », « morcelée »*, mal coordonnée, ou encore improvisée. Ces participants souhaiteraient une vision intégrée, une planification globale et cohérente du territoire (et des quartiers limitrophes), qui inclut l'ensemble des enjeux (travaux, développements routiers, transports, gestion écologique du territoire, nuisances)[85].

Plus spécifiquement, des intervenants s'étonnent que les secteurs Assomption Nord et Assomption Sud fassent l'objet d'une planification si contrastée, alors que le développement de ces deux secteurs est pourtant interrelié. Ils auraient souhaité une planification simultanée de ces deux territoires[86]; certains estiment qu'un PPU serait aussi l'outil adéquat de planification et d'aménagement pour le secteur[87].

2.2 Développement économique et projets industriels

En matière de vision économique, la Ville a pour orientation de « *Réaliser des projets industriels novateurs bien intégrés au milieu environnant*[88] ». Si certains accueillent positivement cette vision économique, d'autres expriment des craintes ou demandent une règlementation plus stricte. Les participants se sont aussi prononcés sur l'emploi et le type d'activités que pourrait accueillir un futur écoparc industriel.

2.2.1 Le projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie

La majorité des répondants au questionnaire en ligne pensent que le projet d'Écoparc industriel est une bonne idée[89]. Quelques participants[90] adhèrent totalement à la création d'un écoparc industriel et à la vision proposée qui permettrait de créer un modèle unique au Québec de cohabitation entre le résidentiel, l'industriel et les espaces de vie et d'innovation. Pour certains, ce projet représente une occasion en or pour Montréal d'innover. Il s'agit, selon CargoM, d'une

[84] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 2 et 6
[85] France Hamel, doc. 8.38, p. 1; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 4, 7; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 13, 15; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 2; Daniel Chartier, doc. 8.4, p. 1; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 5-6; Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 5
[86] Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.2, L. 780-783; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 13; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 4; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 13
[87] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 13; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 31; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 5-6
[88] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 47
[89] Synthèse des réponses du questionnaire, doc.5.6
[90] Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 11; Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 12 et 13; CN, doc. 8.32, p. 7; CargoM, doc. 8.3, p. 5

opportunité unique d'instaurer un projet sociétal et audacieux autour de la réintégration d'activités industrielles en milieu urbain, en créant une vision innovante, durable et prospère de collaboration entre tous les acteurs du milieu. De plus, il leur semble souhaitable que ces terrains contaminés accueillent des activités logistiques *« car les taux de décontamination exigés par le ministère de l'Environnement y sont moins élevés que pour des activités commerciales ou résidentielles*[91] *».*

La CCMM croit toutefois qu'il est fondamental que le projet soit bien imbriqué dans la logique de proximité avec le port afin de créer un site durable de développement économique[92]. D'ailleurs, elle ajoute que : *« [le] développement économique dans cette zone s'inscrit dans une continuité « naturelle » du tissu industriel existant*[93] *».*

L'Administration portuaire de Montréal partage cette position et soutient *« l'arrivée de partenaires de la chaîne logistique qui contribueront au développement du secteur, entre autres, par la création d'emplois tout en intégrant le développement durable et l'innovation dans ses opérations et en cohabitant de façon harmonieuse avec la communauté avoisinante*[94] *»*. Pour compléter cette approche, les acteurs économiques et de la logistique prônent la facilitation des processus d'implantation des entreprises dans l'écoparc par des procédures administratives simplifiées, et demandent de *« privilégier une réglementation et un zonage qui n'imposent pas un fardeau indu nuisant à la compétitivité des entreprises du secteur*[95]*. »*

Les acteurs sociaux et plusieurs citoyens croient qu'il peut être bénéfique de développer le secteur avec une approche écologique s'orientant vers une mixité des usages plutôt que l'industrie lourde, mais s'inquiètent du flou qui persiste autour de la notion d'écoparc[96]. Selon eux, au-delà des intentions et des exemples d'interventions visant une meilleure cohabitation, le projet d'écoparc doit impérativement s'inscrire dans un cadre règlementaire et normatif contraignant, qui édicterait notamment des normes environnementales, d'aménagement, ou encore de réduction des nuisances pour les entreprises de l'écoparc industriel[97].

La vision élaborée devrait préciser des cibles, des délais de réalisation et des indicateurs de suivi de l'implantation des bâtiments comme de leurs usages, afin de gérer leurs répercussions sanitaires et environnementales. Plus spécifiquement, des participants proposent quelques

[91] CargoM, doc. 8.3, p. 4
[92] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5.1, L. 1808-1841
[93] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 8
[94] Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 12-13
[95] CargoM, doc. 8.3, p. 6; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 8
[96] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 152-158; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 5; ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 2 et suivantes
[97] Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7; ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 3; Sébastien Proulx, doc. 9.2; Anahi Kerbaol, doc. 9.2; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 12, 29; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 10

mesures ou conditions préalables à l'implantation des entreprises dans l'écoparc industriel, notamment : système de chauffage écologique, électrification d'une partie de la flotte, certification LEED, toits blancs, murs végétalisés, bassins de rétention des eaux, mise en place d'un programme de développement d'énergies renouvelables, de systèmes intégrés de distribution d'énergie[98]. De plus, la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSPM) rappelle que la seule certification des bâtiments ne saurait être suffisante *« si d'autres composantes liées à l'aménagement ne sont pas au rendez-vous, par exemple en ce qui a trait aux services de proximité et aux infrastructures de transport actif et collectif*[99] ».

À l'instar de la DRSPM, plusieurs participants voudraient s'assurer que les entreprises s'implantant dans l'écoparc soient écoresponsables et prennent des engagements en matière de responsabilité sociale des entreprises. Sans une orientation clairement définie et des incitatifs favorisant l'implantation de secteurs d'industries déterminés, le Collectif en environnement Mercier-Ouest craint de voir surgir de terre une *« Cité de la logistique 2.0 »*. Ces intervenants suggèrent donc à la Ville de se fixer des objectifs chiffrés et de se doter d'une règlementation contraignante pour atteindre des objectifs de gestion écologique du territoire.

Dans ce cadre, sont notamment proposés[100] : la mise en œuvre *des indicateurs de végétalisation à l'échelle du territoire,* des objectifs et une règlementation sur la canopée, une cible de couvert arborescent pour le secteur plus élevé que celui de 2015, des objectifs de surfaces non minéralisées soutenus par une règlementation prévoyant un minimum de 15 % d'espaces verts par terrain et obligeant les bâtiments industriels à se doter de toits verts, ou encore un règlement interdisant la coupe d'arbres ou arbustes sous peine d'importantes amendes aux contrevenants. L'Écocampus industriel Hubert-Reeves, situé dans le Technoparc de Saint-Laurent, est cité en exemple. À l'instar de ce qui est fait là-bas, en plus de favoriser l'implantation d'entreprises surtout dédiées aux technologies vertes, plusieurs participants rêvent d'un secteur dont la majeure partie serait cédée et reconnue comme zone protégée pour participer à la préservation de la biodiversité.

Mercier-Ouest Quartier en Santé s'interroge toutefois sur *« 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? »*. Plusieurs estiment qu'il existe un rapport de force inéquitable entre les entités corporatives, les élus et les citoyens[101].

[98] Carl Bégin, doc. 8.53, p. 9; Danielle Blouin, doc. 8.22; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 17 et suivantes
[99] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 5
[100] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1, 5; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 6, 8; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 16; Pascal Gaudette, doc. 9.1; Jérémy Harel, doc. 8.8.2, L. 2545-2550; François Latreille, doc. 8.42, p. 6; Anne-Marie Pinsonneault, doc. 9.1; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 2-3
[101] Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 8

Une bonne proportion d'intervenants, surtout des citoyens et résidents du quartier, demeurent sceptiques quant au projet d'écoparc, car ils craignent *« plus de routes, de voitures, de camions, d'industries avec chacun leur beau grand stationnement bétonné et occupé par des travailleurs venant des banlieues*[102] *»*. Ils souhaiteraient que l'est de Montréal cesse d'être envisagé dans une perspective industrielle et proposent une économie à échelle humaine[103]. *« Un écoparc serait donc plus intéressant sans le mot "industriel" […] si la préoccupation est vraiment d'éviter les nuisances, le statu quo est clairement meilleur que n'importe quel développement du secteur, aussi vert soit-il*[104] *»*.

2.2.2 Types d'activités et d'usages

Prioriser le secteur de la logistique et de la transformation

Les acteurs économiques et de la logistique souhaiteraient que ces terrains accueillent principalement des activités de logistique, de transport, et de soutien aux entreprises exportatrices. La CCMM s'oppose ainsi à la reconversion des terrains du port ou de ceux dont le zonage est industriel, et souhaiterait que les décisions de la Ville s'arriment avec la vision du gouvernement du Québec qui a identifié dans sa stratégie maritime le secteur comme une zone industrialo-portuaire. Conséquemment, elle recommande de *« protéger l'accès au port de Montréal afin d'assurer le développement des activités portuaires et de préserver l'intégrité des espaces industriels*[105] *»*. Abordant dans le même sens, le Comité Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier (Comité ZIP Jacques-Cartier) considère *« que la mise en place d'une zone industrialo-portuaire dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe est favorable d'un point de vue économique et peut être un levier important pour améliorer la zone visée en matière d'aménagement du territoire*[106] *»*.

Selon plusieurs[107], la proximité immédiate avec le port permettrait, notamment, une amélioration de la fluidité des marchandises, une réduction du trafic lourd sur Notre-Dame, la réduction des GES, et une meilleure sécurité des usagers vulnérables. Le secteur de la logistique devrait donc être pleinement intégré aux efforts de revitalisation en raison de sa capacité à attirer de nouvelles entreprises.

[102] François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 5
[103] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18.1, L. 1809-1810; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 24; Caroline Michaud, doc. 9.1; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 3; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 10; Aurélie Noël, doc. 9.1; Louis-Patrick Jacob, doc. 9.3; Marc-André Robertson, doc. 9.5; Marc Beaudoin, doc. 9.4; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.4; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 15
[104] Marc Beaudoin, doc. 9.4
[105] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 6-8
[106] Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 6
[107] CN, doc. 8.32, p. 7; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 4; CargoM, doc. 8.3, p. 5

En réaction à cette position, le Collectif en environnement Mercier-Est se demande comment la Ville de Montréal pourra faire prévaloir sa propre vision, si celle-ci venait à différer de celle que porte le gouvernement du Québec pour les zones industrialo-portuaires qui est *« essentiellement axée sur l'implantation de pôles logistiques reliés aux activités portuaires (transport, manutention, transbordement de marchandises…)*[108]*. »?*

Pour la CCEM comme pour la CCMM, il serait opportun que le développement du territoire connexe au port vise aussi la transformation d'une partie des biens qui transitent par le port, afin d'y injecter de la valeur ajoutée. Ces activités de manufacture légères permettraient à la fois de créer des emplois et de générer des retombées additionnelles pour l'économie québécoise[109]. L'écoparc est aussi perçu par ces intervenants comme une opportunité de développer la filière des transports durables, notamment de la logistique intelligente[110].

Favoriser une mixité d'activités

Plusieurs participants ont émis le souhait de voir des activités économiques et des usages diversifiés dans le secteur. Ils voudraient un zonage mixte permettant, par exemple, l'implantation d'industries légères, de petites et moyennes entreprises sur des créneaux de développement durable, de la recherche, de l'innovation, de l'économie du savoir, ou bien des entreprises d'économie sociale, et des organismes à but non lucratif œuvrant dans le quartier[111]. Le groupement CÉPROQ-ITEGA-IRBV invite la Ville à réaliser *« une transition de son tissu industriel vers des entreprises du savoir et la transformer en retombées économiques majeures qui bénéficieront aux futures générations*[112] *».* Plusieurs prônent qu'une telle mixité favoriserait la symbiose industrielle qui vise à *« rassembler les entreprises dans des collaborations innovantes*[113] *»,* respectant les principes de l'économie circulaire*,* notamment en permettant d'utiliser les déchets de l'une comme matières primaires d'une autre, ou bien la chaleur fatale de l'un pour chauffer l'autre[114].

[108] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 3 et suivantes

[109] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 3; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 4 et doc. 8.5.1, p. 8, L. 1740-1754

[110] Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 14; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 4; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 9

[111] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 162-170; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 9; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 9; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 8; ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 8; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 53 et suivantes; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 16, 21; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 5; Anahi Kerbaol, doc. 9.6; Daniel Vanier, doc. 9.4; François Latreille, doc. 8.42, p. 4; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 5

[112] CÉPROQ-ITEGA-IRBV, doc. 8.2, p. 12-13

[113] ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 8; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 15

[114] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 162-170; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 9; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 9; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 8; ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 8; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 53 et suivantes; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 16, 21; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 5; Anahi Kerbaol, doc. 9.6; Daniel Vanier, doc. 9.4; François Latreille, doc. 8.42, p. 4; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 5

Pour ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, il est probable qu'au cours des vingt prochaines années le secteur de la logistique suive le mouvement observé dans d'autres secteurs (pharmaceutique, intelligence artificielle, etc.) et ne cause plus de pollution. Ils invitent donc à anticiper l'aménagement du secteur au regard de ces possibles changements, et militent pour une plus grande interconnexion et mixité entre les activités industrielles et résidentielles[115]. Dans une même logique de cohabitation et de mixité des fonctions, CargoM propose *de « bâtir des zones de mixité d'activités qui entraîneront l'établissement d'entreprises de soutien aux activités de logistique et transport, et qui répondront aussi aux besoins des utilisateurs (commerces, boutiques…)*[116] *».* Pour soutenir une telle vision, un citoyen propose que la Ville se porte acquéreur de *« tous les terrains vagues privés ou institutionnels pour reprendre le contrôle du développement du secteur en vue de prévenir et mettre un frein à la spéculation*[117] *».*

Accueillir la recherche et l'innovation

Une diversité d'intervenants est convaincue que ce secteur a aussi un potentiel intéressant pour accueillir des activités de recherche et d'innovation[118].

Certains participants croient que ces activités devraient s'axer sur les enjeux environnementaux et de gestion écologique du territoire. Il est proposé de viser des entreprises spécialisées en logistique verte, en recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques. D'autres voudraient qu'il y soit aménagé un laboratoire d'étude et d'innovation spécialisé en aménagements paysagers ou bien un carrefour de recherche, d'expertise et de transfert en agriculture urbaine[119]. Le groupement CÉPROQ-ITEGA-IRBV fait une proposition détaillée pour que le secteur accueille un *« hall pré commercial intégré (HPCI) dans les domaines des procédés chimiques verts, des procédés novateurs de transformation alimentaire et des emballages écoresponsables*[120] *»,* ainsi qu'*« un pôle d'innovation dédiée à la promotion de l'économie et de la chimie verte*[121] ».

Pour la CCMM, c'est plutôt la notion d'un pôle d'innovation en logistique et en transport qui devrait être favorisé. CargoM, précise que ce dernier pourrait *« S'inscrire dans une démarche de développement durable et de logistique verte en menant des projets pilotes portant sur de*

[115] ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 5-6
[116] CargoM, doc. 8.3, p. 5
[117] François Caron, doc. 8.47, p. 29
[118] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 4; Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 4; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 6; Madalina Burtan, doc. 9.3
[119] CÉPROQ-ITEGA-IRBV, doc. 8.2, p. 2-4, 11-12; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 9; CargoM, doc. 8.3, p. 5; Hockey-balle MHM, doc. 8.19.1, p. 6; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 7; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 6; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 15; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 7; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 9-15
[120] CÉPROQ-ITEGA-IRBV, doc. 8.2, p. 2
[121] CÉPROQ-ITEGA-IRBV, doc. 8.2, p. 4

nouvelles technologies de véhicules électriques (ex. : shunter électrique) et toutes autres innovations portant sur les avancées de technologies durables[122] *»*.

Une citoyenne propose que l'ancien incinérateur Dickson soit l'hôte d'un centre d'expertise pour l'ensemble de l'écoterritoire[123].

2.2.3 Emploi et formation

Certains participants souhaitent que la vision économique mise en place permette la création d'emplois locaux, notamment pour les personnes les moins qualifiées. La commissaire scolaire précise que les secteurs de création d'emplois visés devraient *« être très diversifiés sans être surspécialisés sans requérir des diplômes universitaires*[124] *»*. Tous craignent néanmoins que le secteur de la logistique soit peu créateur d'emploi ou que ceux-ci soient mal rémunérés, qu'ils ne soient pas adaptés au profil de la population du secteur et, à moyen terme, menacés par l'automatisation anticipée des activités logistiques[125]. Pour les acteurs économiques, il est clair que les créneaux industriels proposés par la Ville dans sa vision, tout comme les activités de la logistique et du transport, permettront de redynamiser ce secteur et de générer de nombreux emplois, stables, bien rémunérés, bénéficiant aux résidents du secteur, notamment dans les secteurs de la logistique ou de la manufacture légère[126]. Opposant un bémol à cet enthousiasme, le Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville souligne que les « *gouvernements ne peuvent plus […] permettre n'importe quoi à n'importe quelle entreprise, simplement parce que celle-ci laisse miroiter quelques emplois et un compte de taxes*[127]. »

Quelques intervenants pensent que le secteur devrait aussi être en mesure d'accueillir des structures ou des activités liées à la formation[128].

2.3 Cadre de vie et gestion écologique du territoire

En matière d'aménagement, la Ville a pour orientation d' « *offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire* ». De nombreux

[122] CargoM, doc. 8.3, p. 5-6; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 5
[123] Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 15
[124] Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 9
[125] Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 9; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 10, 14; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 12; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 12, 14 ; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 5
[126] Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 3; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 6; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 4; Hockey-balle MHM, doc. 8.19.1, p. 3; Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 11; CargoM, doc. 8.3, p. 5
[127] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 14
[128] Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 11; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 440-442; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 11

participants se sont prononcés sur la qualité de leur cadre de vie, les enjeux de nuisances et de cohabitation, mais aussi les milieux naturels et l'aménagement du secteur.

Un grand nombre de résidents, de riverains et d'organisations ont exprimé leur attachement à leur quartier, le souhait de vivre dans un milieu sain, paisible, beau, à échelle humaine, arboré, familial, écologique, avec des services de proximité, des parcs, des installations récréatives et des infrastructures de transports actifs. Ils veulent que le projet d'écoparc prenne en compte leurs désirs que la vision qui le sous-tend soit porteuse de *« résilience urbaine*[129] *»* et que le tout constitue, pour les résidents du secteur et de ses environs, une véritable plus-value en matière de qualité de vie. *« La qualité de vie de ce milieu mixte devrait toujours être l'objectif central de toute transformation de l'espace, des services et de la gestion urbaine »*, assure le Conseil régional de l'environnement de Montréal[130].

Certains participants appuient leurs revendications sur des politiques, lois, règlements, et déclarations en matière de protection de l'environnement. Par exemple, quelques-uns soulignent que la Communauté métropolitaine de Montréal, comme la Ville de Montréal, ont reconnu la Déclaration citoyenne universelle d'urgence climatique[131]. L'article 46.1 de la Charte des droits et libertés (de la personne) stipulant que *« Toute personne a droit, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité*[132] *»* est également cité. Une citoyenne réfère, quant à elle, à la Charte montréalaise des droits et responsabilités, où il est écrit que la Ville de Montréal s'engage à *« favoriser l'amélioration constante de la qualité des eaux riveraines, des sols de la ville et de l'air et promouvoir des mesures afin d'augmenter les îlots de fraîcheur* » et à *« préserver la biodiversité et favoriser son accroissement dans les parcs et les espaces verts*[133] *».*

[129] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 32; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 3; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 7

[130] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 13; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.7; Marc-André Robertson, doc. 9.5; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4, 7; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. II; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2559-2560; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 9; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 4; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 7; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.2, L. 749-750; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 14; Patrick Simard, doc. 8.35, p. 3; Ghislaine Saillant, doc. 9.2; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 10; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 4; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 6; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 3

[131] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 3, 5; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 1; Jeanne-Hélène Jugie, doc. 8.48.1, p. 258

[132] Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 14; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3

[133] Élise Morin, doc. 9.1

2.3.1 Nuisances et cohabitation

La problématique des nuisances, particulièrement le bruit et la circulation, a été très commentée. Certains participants soulignent ses impacts sur le cadre de vie et la santé. Plusieurs propositions sont faites pour les mitiger ou les réduire.

Le port et ses activités sont identifiés comme la source directe ou par incidence d'une grande portion des nuisances générées par les activités de camionnage, par exemple. Beaucoup de participants craignent que la mise en œuvre de la nouvelle vision de la Ville et la multiplication des travaux nécessaires pour la concrétiser, notamment le projet de liens routiers, ne viennent accroître le bruit, les vibrations, la pollution de l'air, la poussière, la circulation intensive et les îlots de chaleur. Ainsi, tous ces éléments accentuent la dégradation de l'environnement, de leur cadre de vie et de leur santé, notamment pour le quartier résidentiel de Viauville, contigu au secteur à l'étude. Ils rappellent que ces nuisances sont d'ailleurs à la source de la mobilisation citoyenne observée depuis 2016[134].

Conséquemment, plusieurs citoyens demandent que la Ville règle ou du moins réduise les nuisances déjà présentes avant de développer davantage le secteur et, par incidence, risquer d'en ajouter[135].

La DRSPM, comme d'autres participants, souligne les répercussions de ces nuisances en matière de santé. On parle notamment d'impact sur le sommeil, de stress, de maladies cardiovasculaires, ou de maladies respiratoires associées à la pollution de l'air. Certains estiment que les populations de l'est de Montréal sont victimes d'une iniquité de traitement et sont délaissées, citant à l'appui une étude concluant à une espérance de vie inférieure de neuf ans dans l'est de l'île de Montréal en raison de l'industrialisation[136]. *« Comment les dirigeants d'une ville peuvent accepter une telle polarité de conditions de vie sur leur territoire – et se dire responsables*[137]*? »*

[134] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 2, 8, 14; Élisabeth Greene et Sébastien Proulx, doc. 8.26; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 3; Yamina Sekhri, doc. 8.6, p. 1; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 5; Danielle Blouin, doc. 8.22; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 2; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 14; Anicka Fast, doc. 8.25; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 7-8; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 420-427; Christiane Bilodesu, doc. 9.1; Elisabeth Lalonde, doc. 9.1; Madalina Burtan, doc. 9.1; Anahi Kerbaol, doc. 9.2; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 2; François Latreille, doc. 8.42, p. 3

[135] France Hamel, doc. 8.38, p. 1; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 7

[136] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 9; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 1; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8,7, p. II, 4, 7; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 2, 8; John Clarke, doc. 8.11, p. 2; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6

[137] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3

Plusieurs font le constat d'un secteur en proie à une circulation véhiculaire intense, même dans les quartiers résidentiels[138]. Cette circulation, notamment la circulation intensive des camions due aux activités portuaires, est perçue comme une source de nuisances majeure. Pour y remédier, un citoyen propose de *« réduire la vitesse ou le poids des véhicules et d'aplanir la surface ou améliorer l'assise de la route (Notre-Dame Est)*[139] *»*, tandis que d'autres proposent que les camions contournent la zone plutôt que d'y transiter, par exemple en utilisant les emprises du port pour circuler[140]. Certains souhaiteraient une étude spécifique sur les flux de camionnage actuels et à venir.

Afin de réduire la circulation des camions dans le secteur, un citoyen fait une proposition détaillée, inspirée par le port de Rotterdam, de convoyer les conteneurs en périphérie de site, vers une nouvelle zone de transbordement, à proximité immédiate de l'entrée d'autoroute, via un système de monorail électrique qui emprunterait les structures ferroviaires existantes[141].

Ray-Mont Logistiques souligne, pour sa part, qu'« *un des défis de Montréal en tant que métropole est de limiter ce type de camionnage qui représente un poids important sur ses infrastructures routières et amène des enjeux de congestion et de pollution atmosphérique. En plus d'entraîner une dégradation prématurée de la chaussée, les poids lourds causent du bruit, de la pollution et des poussières nuisibles aux résidents. Au Québec, le camionnage contribue d'ailleurs de manière importante aux émissions nationales de gaz à effet de serre »*. Le transporteur rappelle que parmi les outils dont la Ville dispose pour réduire le camionnage sur les routes, il y a celui *« de rapprocher les lieux de transport et de logistiques*[142] *».*

De son côté, la CCMM souligne que le fonctionnement du port est tributaire du camionnage, et propose la mise en place de mesures de mitigation telles que : canaliser le trafic des camions, règlementer le niveau sonore la nuit, ou installer des murets. Elle appelle aussi à *« prévoir dès aujourd'hui les effets positifs qu'auront les nouvelles technologies sur les parcs de camions. Tant l'électrification de certains parcs de véhicules que les percées en intelligence artificielle devraient engendrer une diminution importante des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique ainsi qu'une meilleure coordination de l'ensemble des activités logistiques*[143]*. »*

[138] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15.2, L. 1240-1245; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 3; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 5; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 5; Mireille Goulet, doc. 8.50.3, L. 1550-1555; Laure Goulet Chevalier, doc. 8.54.1, L. 1975-2000

[139] Van Minh Phan, doc. 9.2

[140] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 5; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 355-360; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 1; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 2; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 5; Yamina Sekhri, doc. 8.6.1, L. 623-628 et L. 657-658; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 3; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4 ; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 1; Anahi Kerbaol, doc. 9.2; Grégoire Claveria, doc. 9.3; Carole Laberge, doc. 9.3

[141] Pascal Gaudette, doc. 9.3

[142] Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 12

[143] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5.1, p. 8, L. 1703-1706 et doc. 8.5, p. 8

Pour le Collectif en environnement Mercier-Est, un écoparc industriel s'appuyant sur le concept de développement durable devrait faire de l'électrification du camionnage l'une de ses priorités, et prendre des mesures incitatives pour ce faire[144].

Îlots de chaleur

Plusieurs font état d'un secteur très minéralisé, avec de nombreux îlots de chaleur. Ils jugent le taux de canopée de 4,73 % (contre 20.3 % pour l'ensemble de Montréal) comme *« nettement insuffisant »*. Ils soulignent les incidences sur la santé publique comme sur le climat, ou encore sur le confort des résidents et usagers du secteur. On craint que la mise en œuvre de la vision ne vienne accroître la minéralisation du secteur (implantation de nouvelles entreprises, destruction de milieux naturels, etc.). Ces participants veulent que les îlots de chaleur actuels soient réduits et non simplement limités dans un développement futur[145].

Pour répondre à ces enjeux, des participants souhaitent la conservation de tous les îlots de fraîcheur existants et la création de nouveaux îlots, notamment par la plantation d'arbres sur des terrains industriels[146]. Une citoyenne propose que le projet d'écoparc adopte des *« cibles mesurables »* en matière de réduction des îlots de chaleur et de conservation des îlots de fraîcheur[147].

Bruit

Nombreux sont les citoyens ou riverains qui souffrent du bruit dans le secteur et ses environs. Ils sont préoccupés par les impacts négatifs de celui-ci sur la santé comme sur leur qualité de vie, et craignent une amplification du phénomène avec la mise en œuvre de la vision[148].

Sont notamment identifiées comme sources de bruit les activités diurnes et nocturnes du port, les travaux de réparation du CN, la circulation des camions – notamment sur Notre-Dame, Souligny et dans les quartiers résidentiels -, le mauvais état des routes, ou encore la réverbération du bruit causée par la butte censée protéger du bruit[149].

---

[144] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 6

[145] Yamina Sekhri, doc. 8.6.1, L. 650-651; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 9; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 18; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 10; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1-2 et suivantes; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 6; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 6

[146] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 18; Sébastien Proulx, doc. 9.1

[147] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 2

[148] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 9; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 12; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 2; Grégoire Claveria, doc. 9.2; Laure Goulet Chevalier, doc. 8.54.1, L. 1975-2000

[149] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. II; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 3 et suivantes; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 9; Gaston Bérubé, doc. 8.20.2, L. 2300; John Clarke, doc. 8.11, p. 2; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 4; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 21; Robert Viau, doc. 9.2

Plusieurs participants se sentent peu écoutés sur le sujet. Ils ont l'impression que la Ville et les grands opérateurs économiques ne font rien pour régler ce problème, et que le projet mis au jeu ne permettra pas de résoudre cet enjeu; on craint plutôt que ce dernier vienne l'amplifier. La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve craint aussi que l'arrivée de nouvelles entreprises de logistique ait pour conséquence une plus grande utilisation des voies ferrées du CN, engendrant ainsi un accroissement du bruit[150].

Certains trouvent le projet d'écoparc flou en matière de bruit et de mesures de mitigation et s'étonnent que le document ne comporte pas de données actuelles, d'indicateurs de référence, de cibles, de modélisation et simulations des bruits générés par les différents projets (notamment le lien routier), ou bien de seuils maximaux d'émission de bruit. Ils réclament la mise en place de dispositifs de mesures sonores en continu et des données accessibles aux citoyens, en tout temps, afin de pouvoir identifier les sources de bruit, les dépassements, et y apporter des correctifs[151].

À la lecture de l'étude sur le climat sonore fournie par la Ville, la DRSPM constate que les émissions actuelles dépassent déjà les seuils recommandés par l'OMS (55dB), de même que la règlementation de l'arrondissement en la matière. Certains critiquent les critères d'évaluation de la moyenne de bruit sur 24 heures, qui ne prennent pas en compte les types de bruit, le cumul des sources, leur fréquence et intensité. Ceux-ci déplorent que l'étude sur le climat sonore se soit limitée au secteur de consultation, faisant abstraction des quartiers limitrophes, au premier titre desquels Viauville, qui sera en vis-à-vis des futurs projets industriels et de la nouvelle boucle routière[152].

La DRSPM recommande de réduire les expositions prolongées à des niveaux sonores trop élevés par la réduction du bruit à la source, notamment la diminution de la circulation automobile[153].

Plusieurs souhaitent que soit resserrée et respectée la règlementation municipale et en arrondissement en matière de bruit, en s'appuyant, par exemple, sur les balises prescrites par l'OMS, ou par la norme 98-01 provinciale : 40 dB (A) la nuit et 45 dB (A) le jour[154].

[150] Anicka Fast, doc. 8.25; John Clarke, doc. 8.11, p. 6-8; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 20; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 9; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 4; Véronyck Raymond, doc. 8.33, p. 4, 9 et suivantes; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 5; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8; Anne-Marie La Haye, doc. 8.23

[151] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 20; John Clarke, doc. 8.11, p. 7; Véronyck Raymond, doc. 8.33, p. 9 et suivantes; John Clarke, doc. 8.11, p. 5; Robert Viau, doc. 8.45, p. 2

[152] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 9; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18.1, L. 1647-1651; John Clarke, doc. 8.11, p. 2, 6; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 9, 12; Anicka Fast, doc. 8.25; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 4

[153] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 9 et 10

[154] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 12; John Clarke, doc. 8.11, p. 5

D'autres propositions sont faites afin de réduire ou contenir le bruit, notamment [155] :

- conserver des boisés existants et/ou établir des barrières végétales denses, autour des zones industrielles;
- faire respecter les limites de vitesse;
- fixer un niveau de bruit maximal (et non une moyenne de bruit maximale);
- faire une étude du climat sonore pour le secteur Viauville;
- prendre en compte les résultats de « L'étude de faisabilité sur les solutions d'atténuation des nuisances reliées aux bruits et à la poussière », que devrait publier le MOQS en 2020;
- établir des balises de bruit pour le développement du secteur Assomption Sud; avoir un système de plaintes et de suivis rapides;
- adopter et appliquer des règlements punitifs et efficaces;
- modifier le règlement pour ajouter des zones calmes et des périodes calmes;
- prévoir des distances séparatrices entre des usages sensibles (résidentiel, hébergement, école, garderies) et les sources de bruit industrielles ou commerciales;
- déplacer les activités industrielles et la gare de triage du CN le plus à l'ouest du terrain de l'ancienne Canadian Steel Foundries;
- refaire immédiatement l'asphaltage de Notre-Dame près des zones habitées;
- canaliser la circulation (notamment avec le nouveau lien routier);
- règlementer le niveau sonore et le nombre de déplacements véhiculaires pendant la nuit;
- interdire toute source de bruit non résidentielle après 18 h.

Une citoyenne, qui milite elle aussi pour un milieu de vie calme, précise que si *« nous n'avons pas besoin d'entendre les conteneurs s'entrechoquer »*, elle aimerait toutefois *« que l'on garde la charmante corne de brume qui nous rappelle notre proximité avec le port avec ce son si caractéristique*[156] *»*.

Pour sa part, le CN *« comprend l'importance d'atténuer ou de mitiger les nuisances potentiellement associées au développement d'activités industrielles ».* Pour y répondre, il suggère d'adopter les *« Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*[157] *»*.

[155] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 21; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. II; Anicka Fast, doc. 8.25; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 4; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 3-4; John Clarke, doc. 8.11, p. 5; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 10; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5.1, p. 8, L. 1703-1706; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 17; Robert Viau, doc. 9.2

[156] Ghislaine Saillant, doc. 9.2

[157] CN, doc. 8.32, p. 7

De son côté, la CCEM estime que *« les niveaux de bruit sont appelés à baisser »* en raison de l'électrification à venir des activités du port, comme des véhicules[158]. ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme partagent cette vision et soulignent que *« dans le domaine de la logistique, les perspectives d'avenir sont extrêmement intéressantes. Notamment, il est question d'automatiser et d'électrifier complètement le secteur de la logistique au courant des prochaines années, éliminant l'essentiel de la poussière et du bruit qui peut y être généré*[159] *»*.

Autres sources de nuisances

Certains ont également fait part de nuisances que sont les pollutions odorantes, visuelles ou lumineuses[160]. Ils pointent, entre autres, la poussiéreuse et bruyante rue Notre-Dame Est, ou bien les amas de conteneurs[161].

Pour des motivations diverses, on souhaite la décontamination des sols. Plusieurs approches sont proposées. Montréal International appelle, par exemple, à tirer profit des fonds disponibles pour la décontamination de terrains, tandis que d'autres souhaiteraient que soient employées des techniques de phytoremédiation[162].

Mesures de réduction et de mitigation des nuisances

Pour l'Administration portuaire de Montréal, la CCMM, et l'entreprise CargoM, il est possible d'allier efficacité opérationnelle et cohabitation harmonieuse avec la communauté locale. Pour la CCMM, la mise en place de mesures d'atténuation conséquentes a *« une importance considérable dans la réussite d'une revitalisation du secteur respectueuse de l'environnement »* et contribue à l'acceptabilité de l'ensemble des parties prenantes. Ces acteurs économiques invitent donc la Ville à déployer un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation et doter celui-ci des ressources adéquates[163].

Le Comité ZIP Jacques-Cartier estime que *« Dans ce premier quart du 21e siècle, avec toutes les connaissances en matière d'aménagement du territoire et de développement durable dont nous disposons, il est significatif d'intégrer la cohabitation résidentielle et industrielle dans une vision partagée avec la population locale. […] elle doit être empreinte de respect ce qui sous-tend une*

[158] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5.1, L. 1708-1721
[159] ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 6
[160] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 7; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Anne-Marie La Haye, doc. 8.23
[161] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 5; Anahi Kerbaol, doc. 9.2
[162] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 6; Montréal International, doc. 8.34, p. 17; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. I
[163] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 5, 8; Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 6; CargoM, doc. 8.3, p. 4

vision partagée, un respect des uns et des autres et une volonté d'avancer ensemble, en tenant compte des préoccupations locales et régionales[164]*. »*

Les groupes de citoyens souhaitent également une cohabitation respectueuse de l'environnement, harmonieuse et équilibrée entre tous les acteurs du territoire. Ils auraient toutefois souhaité savoir ce que la Ville proposait concrètement pour faciliter la cohabitation entre les résidents et les industries, notamment entre le secteur Viauville, les activités du CN, et les activités à venir sur l'ancien terrain de la CSF[165].

Les outils et moyens mis en place doivent prendre en compte la qualité de vie des citoyens *« afin qu'il n'y ait non pas une cohabitation, mais une appropriation et une intégration harmonieuse des projets*[166] *»*. Des participants souhaitent qu'il y ait une réelle concertation entre les différents acteurs du milieu afin de *« faire en sorte que le secteur devienne un pôle de vie intéressant avec l'école, le résidentiel, la formation professionnelle [et] les emplois à proximité*[167] *».*

Enfin, une citoyenne estime que « *L'Écoparc industriel de la Grande Prairie est l'occasion rêvée pour le port de Montréal de se racheter, de neutraliser ses effets et de financer de grands projets pour la communauté*[168] ». Elle suggère, entre autres, l'aménagement d'un mur végétalisé tout le long des installations portuaires sur la rue Notre-Dame, l'aménagement d'une piste cyclable et d'un belvédère aux accents maritimes, la plantation d'arbres au port et chez ses partenaires.

Études, normes, contrôle et suivi des nuisances

Une grande majorité des participants demandent un état complet de la situation des nuisances sur le territoire et ses quartiers adjacents, ainsi qu'un plan d'action pour les réduire, incluant l'établissement d'une règlementation contraignante aux critères et objectifs stricts et précis. L'installation d'équipements modernes, de données publiques, ainsi que la surveillance par une entité indépendante et neutre dotée de mesures punitives sont réclamées[169]. Plus précisément, une citoyenne propose l'instauration d'amendes importantes et d'affecter leurs produits à un organisme local œuvrant pour le mieux-être des collectivités locales[170].

[164] Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 6
[165] Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 20; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 15; Jeanne-Hélène Jugie, doc. 8.48.1; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 55
[166] CargoM, doc. 8.3, p. 4
[167] Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.2, L. 785-791
[168] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 10
[169] Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 12; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 7, 11; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 6, 21; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 8; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15.2, L. 1500-1502; Jeanne-Hélène Jugie, doc. 8.48.1
[170] Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 9 et suivantes

Pour amenuiser les nuisances des futurs travaux (liens routiers et écoparc industriel), une citoyenne *exige « le contrôle de la poussière »* et suggère la technique du *« mouillage continu du terrain durant les constructions proposées pour minimiser les particules aériennes*[171] *»*.

Zones tampons et zones de transition

Certains proposent l'aménagement et/ou la conservation de zones tampons entre les secteurs résidentiels et industriels dans le but d'atténuer les nuisances des activités industrielles.

Des participants proposent la mise en place de zones de transition à l'aide d'une gradation des activités selon le degré de nuisance qu'elles peuvent causer. Cette mesure impliquerait une mixité d'entreprises plus importante (commerces, espaces de bureaux ou espaces de coworking…) à proximité des zones résidentielles. La mise en place de mesures incitatives est suggérée afin d'y contribuer[172]. Plusieurs veulent des zones tampons vertes importantes capables de pallier les inconvénients du développement industriel, notamment le bruit, la pollution atmosphérique et visuelle. *« 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 »* estiment des citoyens, *« pour y arriver, il faut que ces espaces remplissent le rôle de zone de mitigation et d'espace de vie »,* précisent-ils[173].

Ainsi, on propose de planter des arbres (principalement des conifères) le long des voies de circulation, autour des industries et des installations portuaires, et d'aménager un talus antibruit végétalisé, entre le secteur Viauville et les voies du CN (ancienne gare de triage). Le Jardin botanique est vu comme un partenaire potentiel dans cette démarche. Ils demandent de conserver les boisés actuels comme zone tampon, notamment celui se trouvant entre la rue Notre-Dame Est et l'ancien site de la CSF, au sud-ouest du secteur à l'étude. L'option de murets antibruit en béton est rejetée par quelques-uns, car perçue comme une source de pollution visuelle[174].

Plus précisément, des participants estiment que Notre-Dame Est et la zone portuaire située au sud du secteur devraient être requalifiées en un projet d'aménagement exemplaire pour améliorer l'interface entre les fonctions urbaines et portuaires[175]. Dans le même ordre d'idée, un citoyen voudrait que Notre-Dame Est soit réaménagée *« pour en refaire un parcours construit intéressant, animé, verdoyant, « marchable » et fréquentable entre les quartiers de Viauville et Tétreauville*[176] *».*

[171] Élise Morin, doc. 9.2
[172] CargoM, doc. 8.3.1, L. 1415-1428; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 3
[173] Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 14
[174] Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 3-4; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 10, 17; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 23, 32; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2636-2639; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.12, L. 284-291; Elisabeth Greene, doc. 9.2; Anahi Kerbaol, doc. 9.2; Daniel Vanier, doc. 9.3; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 7
[175] Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 5, 7; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 17 et suivantes
[176] Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 4, 5, 9

2.3.2 Milieux naturels, hydriques et écosystèmes

Les enjeux liés à la conservation et au développement des milieux naturels et des écosystèmes ont été les plus mobilisateurs et ont fait l'objet de nombreux commentaires et propositions.

Gestion écologique du territoire : sortir du flou

Certains participants estiment que le document est peu précis en matière de gestion écologique et que la Ville ne fait que citer des exemples de mesures qui pourraient être utilisées pour atténuer les nuisances, alors que les projets de développement routiers et industriels semblent concrets et bien détaillés[177]. *« Les mesures écologiques du projet sont évoquées plutôt abstraitement. On parle d'incitation, de privilégier ou d'encourager »*. Ils pointent la sous-estimation de certains enjeux environnementaux, la subordination aux enjeux économiques, ou encore un retard dans l'adoption de certaines bonnes pratiques (ozonation, phytoremédiation…). Ces participants craignent de *« se retrouver avec de petits carrés de verdure perdus et quelques arbres çà et là »,* et demandent à la Ville de préciser ses intentions, notamment sur les espaces verts à préserver. Certains appellent à une mutualisation des actions environnementales[178].

En réponse à ce flou, des participants demandent de fixer dans le futur écoparc industriel des objectifs mesurables et ambitieux en matière de protection de l'environnement, de réduction des GES et de gestion des eaux, et d'enchâsser ces objectifs dans une règlementation contraignante[179].

Certains voudraient que le nom de « *grande prairie* » accolé au projet de parc industriel ne s'en tienne pas qu'au symbole. La grande majorité des participants réclame des parcs, des espaces verts avec des arbres, des chemins, des miniforêts en ville et des îlots de nature[180].

Quelques participants s'étonnent de l'absence d'études sur les espaces naturels, les milieux humides, la faune et la flore à protéger. On s'inquiète de l'absence de projets tangibles de création d'espaces verts ou de parcs dans la vision mise au jeu. *« La revalorisation écologique du site ne semble donc pas faire partie du plan*[181] *»*, note Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, tandis que la Table de quartier Hochelaga Maisonneuve constate que le

[177] François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 5
[178] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 11; Jeanne-Hélène Jugie, doc. 8.48.1; France Hamel, doc. 8.38, p. 1
[179] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 6; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 5; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 8; Pascal Gaudette, doc. 9.1
[180] Mobilisation 6600, doc. 8.51.1, p. 2; Soraya Bourguiba, doc. 9.1; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.1; Grégoire Claveria, doc. 9.1; Madalina Burtan, doc. 9.1; Karine Guernon, doc. 9.1; Monique D Proulx, doc. 9.1; Ghislaine Saillant, doc. 9.2
[181] Les amiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 11

document de consultation ne comprend aucune précision sur la superficie et la localisation des espaces verts à protéger. Mercier-Ouest Quartier en Santé se demande *« Où sont les terrains disponibles pour une éventuelle portion d'un parc naturalisé?*[182] *».*

En raison de ces lacunes, certains considèrent que ce projet n'a pas sa place dans une optique de lutte aux changements climatiques et s'inquiètent des conséquences pour les générations à venir[183]. Ils demandent que les décisions qui seront prises aient *« absolument le futur en tête »*[184], qu'elles soient adoptées *« sur la base des connaissances scientifiques existantes en matière de santé publique et d'environnement*[185] *».* À ce titre, une citoyenne trouve le projet présenté *en dissonance avec l'ampleur des efforts requis*[186] *»*. Les propos d'une citoyenne résument bien la position de ces participants : *« Les projets du Port de Montréal se font comme il y a 50 ans, dans l'ignorance heureuse des problèmes de pollution, de nuisances et d'émissions de GES. On constate aussi que l'acceptabilité sociale ne fait toujours pas partie de la réflexion et cela est scandaleux. Malheureusement, on ne peut plus faire semblant que le réchauffement n'existe pas et à faire du développement sur le même modèle qu'avant*[187] ».

Plusieurs craignent même que la mise en œuvre de la vision ne provoque directement la destruction des rares milieux naturels et écosystèmes du secteur (friches arbustives, boisés, faune, flore, biodiversité, milieux humides) avec, entre autres incidences, une diminution de la qualité de vie, du bien-être et de la santé des citoyens[188]. Ils constatent que plusieurs terrains sont déjà identifiés par des projets, ayant pour conséquence de menacer des espaces comportant une forte canopée, des îlots de fraîcheur qui risquent d'être transformés et déboisés. Ils craignent tout particulièrement la destruction à venir de l'espace naturel adjacent au quartier Viauville, au nord-ouest du secteur à l'étude, connu sous le nom de « *boisé Steinberg* », et qui serait menacé par les projets de prolongement du boulevard de l'Assomption, la boucle pour raccorder ce dernier à Souligny, ainsi que par le poste de transformation d'Hydro-Québec[189]. On souligne sa

[182] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 24; Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 2; Mireille Goulet, doc. 8.50.1, p. 8; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7; Pascal Gaudette, doc. 9.1; Grégoire Claveria, doc. 9.6

[183] Anicka Fast, doc. 8.25; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 13 et doc. 8.12, L. 209-223; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8; Yamina Sekhri, doc. 8.6, p. 4; France Hamel, doc. 8.38, p. 1; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 1 et suivantes; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 7 et 15; Annick Gaudreault, doc. 9.1; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1 ; Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 5; Marc Beaudoin, doc. 9.3

[184] Yamina Sekhri, doc. 8.6, p. 3

[185] Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 14

[186] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1

[187] Madalina Burtan, doc. 9.3

[188] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 8; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 20

[189] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 7; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1

valeur écologique et sociale, tout comme ses bénéfices sur la santé publique et la qualité de vie des voisins du secteur, en particulier les résidents de Viauville[190].

Par conséquent, bien que ne s'opposant pas à ce projet en soi, certains suggèrent à Hydro-Québec d'installer son futur poste de transformation ailleurs, par exemple au nord d'Hochelaga, sur un terrain déjà déboisé. De plus, ils font part de leur vive opposition au projet de prolongation de l'Assomption et de Souligny, en particulier à la *« boucle autoroutière »* qui a aussi vocation à s'implanter en ce lieu. D'ailleurs, on est sceptique quant à l'intention et la faisabilité de conserver ce boisé *« à l'intérieur de la boucle autoroutière*[191] *»,* au milieu de la pollution engendrée par les camions. *« Qui va aller marcher là et pour aller où?*[192] *»* s'interroge une citoyenne[193].

Espaces verts et parcs publics

Plusieurs participants sont venus rappeler les bienfaits des zones boisées et non minéralisées qui contribuent à lutter contre les îlots de chaleur, aident à combattre la hausse du niveau de CO^2, assainissent l'air, favorisent la diversité biologique, permettent de lutter contre l'érosion des sols et améliorent la qualité des eaux[194]. Un citoyen précise que ces *« réservoirs et des îlots écologiques sont indispensables à la préservation et la prolifération des espèces animales et végétales*[195] *»*. D'autres rappellent les bienfaits sur la santé humaine, de ces espaces verts qui permettent également de se ressourcer[196].

La DRSPM souligne que *« dans une perspective de santé publique, il importe de déployer des mesures susceptibles d'atténuer les effets néfastes des épisodes de chaleur extrême et leurs impacts sur la santé des Montréalais. En milieu urbain, il importe d'assurer la présence d'îlots de fraîcheur, la végétalisation des milieux minéralisés et la conservation des boisés et espaces verts existants afin de réduire les îlots de chaleur et les conséquences des épisodes de chaleur accablante*[197]*»*.

[190] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.11, p. 8; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 12; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 4; Danielle Lemay, doc. 9.1; Annick Gaudreault, doc. 9.1; Wilson Henley, doc. 9.1; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.7; Anahi Kerbaol, doc. 9.1
[191] Madalina Burtan, doc. 9.1
[192] Carole Laberge, doc. 9.3
[193] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.11, p. 9 et doc. 8.12, L. 706-716; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 19; Pascal Gaudette, doc. 9.1
[194] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2120-2125; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 5; Élise Morin, doc. 9.1; Aurélie Noël, doc. 9.1; Ghislaine Saillant, doc. 9.2
[195] François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 3
[196] Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 6; Mobilisation 6600, doc. 8.51.1, p. 1; Soraya Bourguiba, doc. 9.1; Étienne Blier-Tremblay, doc. 9.1; Marc Beaudoin, doc. 9.1; Catherine Ouellet-Cummings, doc. 9.1
[197] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 7

Par conséquent, nombre de participants[198] demandent, en priorité, de préserver et conserver tous les espaces naturels du secteur, avant même de penser à en créer de nouveaux, rappelant notamment la valeur écologique des espaces boisés déjà matures : *« les milieux naturels sont le résultat de dizaines à centaines d'années sans perturbations humaines, et que quelques chicots plantés et du gazon semé n'auront jamais même l'ombre de leur valeur*[199] *»*.

Le groupe citoyen Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie précise que *« Toute annonce de nouvelles normes environnementales ou de nouveaux standards industriels n'a d'impact réel que si un reboisement et une revitalisation de la canopée y sont activement mis en place*[200] *».* Pour que le projet soit viable, il doit se faire de manière respectueuse de l'environnement et en préservant les espaces naturels. À ce titre, le groupe citoyens Mobilisation 6600 se réfère au Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du Territoire (MAMROT) pour qui *« 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*[201]*. »* Dans la même veine, le Conseil régional de l'environnement invite la Ville à faire explicitement mention de la protection des espaces verts et bleus existants dans sa définition d'écoparc[202].

Des participants refusent que la vision mise au jeu par la Ville se traduise par une minéralisation croissante de l'est de Montréal. Nombreux sont ceux qui veulent une augmentation massive de la canopée et des espaces verts. Ils veulent des terrains aménagés intelligemment et une vision avant tout environnementale. Un aménagement s'inspirant de l'*« urbanisme végétal*[203] *»*, au service de la planète.

Plusieurs suggestions ont d'ailleurs été faites en ce sens :

- réduction de la taille des routes et des espaces de stationnement;
- déminéralisation du secteur et perméabilisation des sols;
- verdissement des toits et des stationnements (des particuliers, comme des entreprises);

[198] Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 1 et suivantes; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 3; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Christiane Bilodeau, doc. 9.1; Étienne Blier-Tremblay, doc. 9.1; Chris Godbout, doc. 9.1; Caroline Michaud, doc. 9.1; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.1; Yan St-Hilaire, doc. 9.1; Marc Beaudoin, doc. 9.1; Elisabeth Greene, doc. 9.1; Karine Guernon, doc. 9.1; Annick Gaudreault, doc. 9.1; Daniel Vanier, doc. 8.46, p. 54; François Latreille, doc. 8.42, p. 3 et suivantes; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Danielle Lemay, doc. 9.1

[199] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 2

[200] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 55

[201] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 6; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 152-158; Élise Morin, doc. 9.1

[202] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 11

[203] Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 2

- création de ruelles vertes dans les quartiers Guybourg et Longue-Pointe (Haig-Beauclerk);
- remplacement de tous les arbres coupés par des arbres déjà matures;
- encouragement des compagnies à verdir et planter des arbres sur leur terrain[204].

Pour les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie l'essentiel de la portion ouest du secteur à l'étude devrait accueillir un parc-nature, dont le centre névralgique serait le lieu-dit *« boisé Steinberg »*. Ce grand parc, dont ils font une proposition détaillée, ferait ultimement partie d'un corridor écologique reliant la rivière des Prairies au fleuve Saint-Laurent, en réunifiant des boisés, parcs, sentiers cyclables et friches arbustives isolés les unes des autres, autour de l'axe structurant que représente le tracé de l'ancien ruisseau de la Grande Praire (ruisseau Molson). De plus, plusieurs fossés et bassins viendraient alimenter des méandres qui rappelleraient l'ancien ruisseau de la Grande Prairie. L'eau proviendrait de l'écoulement pluvial, des surfaces et des toits des industries[205]. Un grand nombre de participants soutiennent spécifiquement cette proposition. Outre les fonctions écologiques et les bienfaits sur la santé, ces citoyens voient dans la création de ce parc une opportunité de désenclaver le secteur en y aménageant des sentiers et des pistes multifonctionnelles[206]. Pour les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, la création d'un tel parc n'est pas incompatible avec la création d'un écoparc industriel avec lequel il pourrait « *cohabiter* »[207]. Plusieurs invitent la Ville à faire l'achat de terrains qui viendraient soutenir la création de ce grand parc (ou d'autres espaces verts), par exemple, au moyen de son programme triennal d'immobilisations (PTI), destiné à *« l'acquisition de milieux naturels »* et au *« réaménagement et à la mise aux normes des grands parcs sur tout le territoire de l'agglomération*[208] *»*.

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal suggère aussi que *« des ententes devraient être conclues avec les propriétaires des terrains (concernés) afin que ces composantes de la trame verte et bleue soient conservées et mises en valeur*[209] *»*.

[204] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2674-2675; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 2, 6, 7; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Aurélie Noël, doc. 9.1; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.1; Élisabeth Greene et Sébastien Proulx, doc. 8.26; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 13 et 21; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 2-3; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 3-4; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 3; Eric Jr Allen, doc. 9.1; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.1; Madalina Burtan, doc. 9.1; Danielle Lemay, doc. 9.1; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.2; Daniel Vanier, doc. 9.3; Daniel Vanier, doc. 8.46, p. 56; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 22 et 23

[205] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 13 et suivantes

[206] Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 4; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 3; Anicka Fast, doc. 8.25; Vickie Maheu, doc. 8.24; Élisabeth Greene et Sébastien Proulx, doc. 8.26; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. I; Étienne Blier-Tremblay, doc. 9.1; Élise Morin, doc. 9.1; Antoine Comtois, doc. 9.1; Jean Phénix, doc. 9.1; Pascal Gaudette, doc. 9.1; Daniel Vanier, doc. 9.1; Gilles Gagnon, doc. 9.1; Annick Gaudreault, doc. 9.1; Catherine Ouellet-Cummings, doc. 9.1; Martine Francoeur, doc. 9.1; Daniel Vanier, doc. 9.3; Anahi Kerbaol, doc. 9.6; Anahi Kerbaol, doc. 9.1; Julien Bourbeau, doc. 8.27, p. 1

[207] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 33 et suivantes, p. 51 et suivantes; Jérémy Harel, doc. 8.8.2, L. 2512-2514

[208] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 10 et 17; Grégoire Claveria, doc. 9.6; Daniel Vanier, doc. 8.46, p. 54

[209] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 20

Des participants proposent aussi l'agrandissement du parc Rougemont dans le secteur Guybourg pour l'adjoindre au terrain humide derrière Dubo Électrique où vivrait, notamment, une colonie de grenouilles léopards[210].

Tout comme le Conseil régional de l'environnement, certains souhaiteraient que la vision favorise la mise en place de jardins communautaires et d'espaces de production et de distribution agricoles. Plus précisément, deux citoyens proposent de réserver à la production alimentaire en culture maraîchère bio-intensive à grande échelle, les terrains situés entre les boulevards Hochelaga, Dickson, Notre-Dame et le secteur Viauville. Ils y voient, entre autres avantages, un moyen de fournir une alimentation locale à faible empreinte écologique, ou encore la création d'emplois locaux. Selon eux, les produits, livrés à vélo, pourraient notamment être destinés aux organismes communautaires œuvrant en sécurité alimentaire dans l'arrondissement[211].

Milieux humides et hydriques

Des participants soulignent l'importance de préserver les milieux humides présents sur le territoire, à cause de leurs fonctions écologiques. Un citoyen estime qu'ils peuvent « *servir comme zone tampon et déversoir lors de grandes crues afin de soulager le réseau d'aqueduc de la Ville* ». Il propose donc de « *délimiter une zone où le développement serait interdit via une réglementation à des fins de préservation et mise en valeur de ces milieux*[212] ».

Plus précisément, des participants recommandent une gestion intégrée des eaux pluviales, notamment : installer des systèmes de récupération des eaux de pluie et recycler les eaux grises des bâtiments; réduire les surfaces imperméables et augmenter les zones végétalisées; rediriger les eaux de surface vers le ruisseau Molson par des systèmes de drainage naturel[213].

De nombreux citoyens soulignent l'importance de conserver, de protéger, ou de faire revivre des cours d'eau et des milieux humides. On propose que les eaux pluviales soient intégrées dans un système de drainage écologique[214].

Plusieurs s'enthousiasment en particulier pour la réhabilitation du ruisseau de la Grande Prairie (ruisseau Molson), aujourd'hui canalisé, et des milieux humides y afférant, visibles au Schéma

[210] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 33; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 4; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 26-27
[211] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 4; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 10; Grégoire Claveria, doc. 9.1; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.4; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 23; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 8
[212] Étienne Blier-Tremblay, doc. 9.1
[213] Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 9; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 33
[214] Monique D Proulx, doc. 9.1; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 23; Julien Bourbeau, doc. 8.27, p. 5; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 2; Antoine Comtois, doc. 9.1

d'aménagement. Outre leur fonction écologique, on estime que ces milieux humides aident à la gestion des eaux de pluie et régulent la température[215].

Deux visions cohabitent quant à la mise en valeur de cet ancien cours d'eau. Certains souhaitent recréer le cours d'eau dans un lit le plus proche possible du tracé du lit d'origine. D'autres optent pour la mise en valeur d'éléments rappelant ce cours d'eau : bassins, lacs, sections de ruisseau. Ces options ont fait l'objet de propositions détaillées et illustrées de la part de quelques citoyens[216].

Un citoyen demande *« une étude de faisabilité pour la réhabilitation du ruisseau Molson, afin de l'incorporer dans un système de gestion des eaux pluviales sur le terrain vacant de l'ancienne fonderie (CSF) ou dans tout autre projet d'aménagement paysager accessible au public*[217] *».*

Un groupe précise qu'afin d'être cohérente avec le nom de « *Grande Prairie* » donné à son écoparc industriel, la Ville se doit d'intégrer des éléments paysagers et naturels (incluant le bleu) qui témoigneraient de cet élément important du patrimoine[218]. Une citoyenne attire l'attention sur le potentiel archéologique de ce territoire qui pourrait contenir de possibles vestiges d'habitations autochtones[219].

Certains souhaitent que les promoteurs économiques impliqués dans le développement de la zone, notamment le Port de Montréal et Hydro-Québec, participent à ces projets de création du parc-nature et de réhabilitation du ruisseau Molson[220].

2.3.3 Aménagement du secteur

Les participants ont fait part de leurs souhaits quant à l'aménagement du territoire et se sont prononcés sur le paysage ou bien l'accès au fleuve. Certains participants souhaitent un aménagement à échelle humaine, prenant en compte les besoins locaux, protégeant et respectant les citoyens qui vivront dans l'écoparc industriel et dans ses alentours. Plusieurs souscrivent à la vision de la Ville en matière d'aménagement, notamment *« optimiser l'occupation des espaces sous-exploités à des fins publiques*[221] *».* Il est souhaité que la Ville se

[215] Julien Bourbeau, doc. 8.27, p. 1, 4; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 9; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 8; France Hamel, doc. 8.38, p. 1; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 3; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 3; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 8; Yamina Sekhri, doc. 8.6, p. 3; Élise Morin, doc. 9.1; Elisabeth Greene, doc. 9.1; Catherine Morin, doc. 9.1; Claude Marcotte, doc. 9.1; Monique D Proulx, doc. 9.1; Martine Francoeur, doc. 9.1; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 9

[216] Julien Bourbeau, doc. 8.27, p. 1, 4; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 32; Jérémy Harel, doc. 8.8, p. 18-35; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 23

[217] Julien Bourbeau, doc. 8.27, p. 1, 4

[218] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 20

[219] Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 8.55, p. 19

[220] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 11; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 16

[221] COMAC, doc. 8.10, p. 9

positionne comme leader responsable dans le développement du projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie[222].

Pour une meilleure intégration des activités industrielles au milieu, la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve suggère, entre autres, d'*« Initier des concours d'architecture et d'aménagement pour stimuler l'innovation[223] » et d'« exiger des certifications (LEED ou autres) pour les bâtiments nouveaux et à rénover[224] »*.

Un citoyen propose, quant à lui, que *« toute nouvelle construction d'installations industrielles devra être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager qui devra obtenir d'une autorisation de l'arrondissement MHM[225] ».*

Malgré l'approbation de cet axe de la vision, certains participants s'expliquent mal que *« La Ville n'ait pas procédé à l'inventoriage des terrains du secteur Assomption-Sud et Longue-Pointe qui présentent un potentiel de développement, qui sont vacants ou sous-utilisés[226] ».*

Paysages, art, culture et patrimoine

Outre les nombreuses propositions visant à conserver et développer les milieux naturels qui ont été évoquées à la section 2.3.2, certains proposent de doter le secteur, en particulier les abords de Notre-Dame Est et du port, d'une signature visuelle en lien avec son patrimoine industriel et invitent le port à s'impliquer dans cette démarche[227]. Ceci pourrait se faire, par exemple, en commémorant l'ancienne CSF, ou bien encore en mettant en valeur les conteneurs ou les silos avec de l'art urbain.

Plusieurs citoyens souhaiteraient que la vision contribue à la conservation et la mise en valeur d'édifices patrimoniaux industriels, ou reflétant l'histoire des quartiers résidentiels (CSF, incinérateur Dickson, maison de vétérans, bungalows ouvriers…). Quelques-uns ont cité le quartier Angus comme modèle à suivre, alors que d'autres s'opposent à la construction de condos[228].

[222] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 20; Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 1; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 4; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 31
[223] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 10
[224] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 10
[225] Daniel Vanier, doc. 9.1
[226] France Hamel, doc. 8.38, p. 1
[227] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 5-7; Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 7; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 6, 12, 23; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 2; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 11; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 10; COMAC, doc. 8.10, p. 9; Julien Bourbeau, doc. 8.27, p. 4
[228] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 14; Patrick Simard, doc. 8.35, p. 4 et suivantes; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 6; Anne-Marie Pinsonneault, doc. 9.7; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.7; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 8; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 8 et 15; Jérémy Hamel, doc. 8.8.1, p. 22

Un citoyen propose également *« un aménagement paysager substantiel aux abords du musée de la base militaire de Longue-Pointe, intégrant un monument rendant un hommage aux soldats*[229] *»*.

Accès au fleuve

De nombreux participants revendiquent l'accès au fleuve que l'on estime *« verrouillé*[230] *»* par le port, et souhaitent que le réaménagement permette aux citoyens du secteur de s'en rapprocher, a minima de manière indirecte, en aménagement des percées ou bien des talus ou belvédères d'observation. Un citoyen partage plusieurs exemples internationaux *« de réussites éclatantes de retour du contact de la ville et du fleuve*[231] *»*. Ce point de vue est tempéré par la CCMM qui précise que si *« la volonté de développer davantage d'espaces verts dans l'est de la métropole et de rapprocher les citoyens du fleuve Saint-Laurent est légitime »,* celle-ci *« ne doit toutefois pas se faire de façon à nuire aux activités industrialo-portuaires ou encore en compromettant la sécurité du transport de marchandises*[232] *»*.

Tissu social, services de proximité et espaces publics

Les participants font le constat d'un secteur déficient en équipements et services de proximité[233]. Certains ont exprimé le souhait d'avoir une vie sociale et communautaire plus animée, notamment pour contrer les effets négatifs de l'enclavement urbain sur les jeunes. Pour ce faire, ils voudraient notamment des lieux favorisant le rassemblement, pensés pour que les résidents puissent se les approprier[234]. Les participants invitent les entreprises du secteur, au premier titre desquelles le port, à se doter d'une politique d'engagement communautaire et à contribuer financièrement au soutien d'initiatives sociales locales, au verdissement, ainsi qu'à la conception et la construction d'infrastructures sociales.

Plusieurs souhaiteraient que la mise en œuvre de la vision permette de rehausser le nombre de services de proximité, notamment l'offre de services alimentaires (marchés publics, commerces,

[229] Daniel Vanier, doc. 9.1
[230] Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 5
[231] François Caron, doc. 8.47, p. 17, 22 et suivantes
[232] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5.1, p. 8, L. 1725-1727; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 8; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 33; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 8-9; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 5; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 11; Hockey-balle MHM, doc. 8.19.1, p. 6; Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 5; Louis-Patrick Jacob, doc. 9.2; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 5; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 10
[233] Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 8; Anahi Kerbaol, doc. 9.6; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 2; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 8; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 5
[234] Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 1-3; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 6; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 10; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 13; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 6; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8 et 10; Grégoire Claveria, doc. 9.1; Guy Laflamme, doc. 9.2; Ghislaine Saillant, doc. 9.3; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 4, 7

restaurants, etc.), dans un secteur qui en manque. Il a été proposé de les regrouper pour en améliorer leur viabilité. Une citoyenne trouve qu'il *« serait également intéressant d'avoir une aire publique avec des commerces temporaires tels que des "Food trucks" ou des marchés durant les heures d'activité industrielle plus creuses*[235] *»*. Toutefois, la majorité s'oppose à l'arrivée de grands centres commerciaux[236].

L'installation d'équipements spécifiques, tels des places publiques vertes, des bancs, une patinoire extérieure dans le parc Rougemont, des parcs à chiens, des fontaines d'eau, des stations d'entraînement ou des jardins communautaires, est vue comme des vecteurs de socialisation et, à ce titre, réclamée par les citoyens riverains[237].

Résidentiel

Certains auraient souhaité que le document propose également des développements résidentiels, que ce soit pour rapprocher les travailleurs du secteur de leur lieu d'emploi, pour accueillir des familles et des logements sociaux, ou pour répondre à la crise du logement. Il est souhaité que les améliorations apportées au cadre de vie n'engendrent pas de hausse de loyers[238].

2.4 Mobilité et transports

En matière de mobilité, la Ville a pour principale orientation de *« Compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transports actif et collectif*[239] *»*. Nombreux sont les participants à s'être prononcés sur les projets d'extension et de création de liens routiers associés à cette orientation.

Tout en notant que la vision présentée en matière de mobilité semble plutôt privilégier l'approche économique plutôt que de répondre aux enjeux de transport actif et collectif, les participants s'entendent sur le constat d'un secteur enclavé, en proie à la circulation de transit des automobiles et des camions, mal desservi en transports collectifs, aux aménagements peu propices aux transports actifs, sujet à la congestion routière et peu sécuritaire pour les

[235] Élise Morin, doc. 9.4
[236] Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 21; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 230-231; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 4; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 5 et 6; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Gaston Bérubé, doc. 8.20.2, L. 2331-2332; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 14; Martine Francoeur, doc. 9.1; Ghislaine Saillant, doc. 9.3; Marc-André Robertson, doc. 9.5; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.4
[237] Danielle Dalpe, doc. 9.1; Florent Turlin, doc. 9.1; Sophie Lesiège, doc. 9.1; Elisabeth Greene, doc. 9.1; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.2; Grégoire Claveria, doc. 9.2; Sophie Lesiège, doc. 9.5; Ghislaine Saillant, doc. 9.5; Caroline Michaud, doc. 9.5; Marc-André Robertson, doc. 9.5
[238] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 7; Patrick Simard, doc. 8.35, p. 3; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 4; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 8; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 4; Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 4; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.6; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 5
[239] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 43

déplacements. Selon eux, cela nuit autant à la qualité de vie des citoyens qu'au développement de l'activité économique[240]. Un participant souligne que *« dans un tel contexte (il est) impossible de créer le quartier urbain dynamique, incluant des industries génératrices d'emplois*[241] *»*.

D'une manière générale, les résidents et les riverains veulent moins de circulation dans le secteur. On voit comme leviers principaux : l'augmentation de l'offre en transport en commun et en transport actif; la facilitation des transports actifs, notamment par la création de pistes cyclables. Un citoyen invite les acteurs à adopter une vision globale de planification en matière de transport[242].

2.4.1 Enclavement

De nombreux participants déplorent l'enclavement des quartiers Guybourg et Haig-Beauclerk. Ils soulignent en particulier l'impossibilité de se déplacer d'est en ouest, même à pied ou à vélo, en raison des barrières physiques que créent les secteurs industriels et les infrastructures routières. Les difficultés pour se rendre au centre-ville en transport en commun et l'absence de connectivité avec les quartiers avoisinants (Viauville, Tétreauville, etc.) sont perçues comme pouvant accroître les risques d'exclusion sociale et économique des jeunes. L'amélioration de l'offre en transports en commun et le développement des infrastructures favorisant les déplacements pédestres et en transports actifs sécuritaires constituent pour les participants, de bonnes façons de désenclaver les deux quartiers de la zone[243].

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal indique également qu'« *améliorer la connectivité du secteur avec les quartiers résidentiels environnants et le réseau du métro favoriserait notamment la création d'emplois locaux*[244] *».*

2.4.2 Sécurité des déplacements

Plusieurs craignent que l'implantation de nouvelles entreprises associées au port, tout comme le projet de garage STM, accroisse significativement la circulation de transit dans le secteur et dans les quartiers avoisinants. On projette un accroissement des problématiques de sécurité pour les usagers les plus vulnérables tels les piétons et les cyclistes[245].

[240] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2667; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 5; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 6; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 6; COMAC, doc. 8.10, p. 2 et 5; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 7; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1

[241] Daniel Chartier, doc. 8.4, p. 1

[242] Daniel Chartier, doc. 8.4, p. 1, 4

[243] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 7, 12; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 198-200; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 4; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 9; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 5; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 14; Daniel Chartier, doc. 8.4, p. 1; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1; Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 1 et suivantes; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 9; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 5; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 14; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 7

[244] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 5

[245] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 6; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.6; François Caron, doc. 8.47, p. 8

Des aménagements et mesures permettant des déplacements sécuritaires pour tous sont réclamés. Les participants voudraient une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements, notamment aux intersections de la rue Notre-Dame Est avec les axes routiers nord-sud. Une citoyenne demande l'implantation de panneaux d'arrêts aux intersections pour contribuer à la sécurité des enfants; d'autres demandent la création et/ou la réfection des trottoirs.

Tout comme cette citoyenne qui *« en tant que femme, hésite à (se) déplacer seule à pied et même en vélo dans certains endroits de cette zone industrielle une fois la nuit tombée [… car (elle) ne se] sent pas totalement en sécurité*[246] *»*, plusieurs réclament un éclairage public performant et continu[247].

Pour la Direction régionale de santé publique de Montréal, une hausse de la sécurité passe impérativement par une limitation de circulation routière, notamment de celle de transit[248]. Selon CargoM, cette préoccupation milite en faveur de la réalisation du projet d'écoparc qui permettra une *« réduction significative des mouvements pendulaires de camion et leurs impacts sur le réseau routier et notamment la rue Notre-Dame*[249] *»*.

Les citoyens souhaitent aussi pouvoir se déplacer de manière sécuritaire à pied et à vélo au sein de leurs quartiers, comme entre ceux-ci[250].

Sentiers

Quelques participants souhaiteraient l'aménagement de sentiers, notamment au sein d'un futur parc-nature, afin de favoriser le transport actif, d'améliorer le cadre de vie et de permettre les connexions pédestres et cyclables des différents quartiers de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve[251]. Une citoyenne voudrait que « *ces chemins qui parcourent les parcs ne devraient plus être en asphalte, mais avec des matériaux qui gardent la fraîcheur comme de la terre battue par exemple*[252] ».

[246] Élise Morin, doc. 9.3
[247] Yuliya Bodryzlova, doc. 9.2; Grégoire Claveria, doc. 9.2
[248] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 11; Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 2-3; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 12, 19; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 10; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 10; Élise Morin, doc. 9.3; Ghislaine Saillant, doc. 9.3
[249] CargoM, doc. 8.3, p. 5
[250] Caroline Michaud, doc. 9.3; COMAC, doc. 8.10, p. 11
[251] Mobilisation 6600, doc. 8.51.1, p. 1; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2595-2599; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 19; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 14; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 15
[252] Danielle Lemay, doc. 9.1

Un citoyen pense que « *Les ruelles pourraient devenir des corridors verts et à mobilité active, bicyclette, marche, pas seulement aménagées pour les enfants*[253] ».

Tout comme le COMAC, quelques participants demandent que soient officialisées les « *lignes de désir* » créées par les usagers du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe afin de faciliter la connectivité des différents quartiers de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve en matière de transport actif. On suggère notamment de relier les portions de la rue Ontario au nord-ouest du parc Rougemont et de créer un sentier entre la rue Ontario et la rue Tellier. Ce dernier, combiné à l'aménagement de la rue Tellier pour y permettre les transports actifs, permettrait de désenclaver quartier Haig-Beauclerk vers Mercier-Est[254].

Une participante propose au CN d'envisager l'aménagement de passerelles, ponts, tunnels pour faciliter les déplacements en transport actif. En écho à cette préoccupation, le CN précise que *« lorsqu'il est sécuritaire de le faire [il] est ouvert à la mise en place de nouveaux passages à niveau piétonniers*[255] *».*

Pistes et liens cyclables

Plusieurs participants font le constat que le réseau de pistes cyclables est fracturé et non sécuritaire. On veut l'améliorer et l'augmenter. Mercier-Ouest Quartier en Santé et la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, entre autres intervenants, préconisent la création et le raccordement de liens cyclables à l'interface du réseau routier artériel, si toutefois les conditions environnantes rendent leur utilisation sécuritaire et conviviale.

Ce point de vue est appuyé par le Conseil régional de l'environnement, qui rappelle qu'un « *réseau cyclable idéal doit être sécuritaire (infrastructure dédiée dans la mesure du possible, traitement sécuritaire des intersections, gestion de la vitesse), efficace (liens directs et continus) et bien entretenu (marquage, poussière, gestion des eaux de pluie)*[256] ».

Pour ce faire, des citoyens demandent, notamment, le réasphaltage et le réaménagement prioritaire du segment de la piste cyclable sur Notre-Dame Est traversant le secteur, que plusieurs cyclistes et piétons décrivent comme affreuse, dangereuse, bruyante, poussiéreuse. « *Rouler sur la piste cyclable Notre-Dame tient du cauchemar* [257]», affirme une citoyenne. C'est « *le pire de*

[253] Grégoire Claveria, doc. 9.1
[254] COMAC, doc. 8.10, p. 2; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 28; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 198-200 et L. 297-300
[255] Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 15; CN, doc. 8.32, p. 7
[256] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 19
[257] Madalina Burtan, doc. 9.1

tout le réseau à Montréal. Devoir le traverser est une expérience traumatisante[258]» précise un autre.

Quelques-uns voient également le prolongement de la piste Souligny, permettant d'offrir un nouveau lien cyclable est-ouest, comme un élément clé du projet. Pour le CRE ou encore la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, cette intervention devrait être priorisée, car il s'agit d'un axe majeur de déplacements actifs déjà grandement emprunté et faisant partie du réseau provincial de la Route verte[259].

La création d'un lien cyclable nord-sud entre la rue Hochelaga et la rue Notre-Dame, le long du quartier Viauville et de la gare de triage du CN est également réclamée. Quelques-uns proposent de placer des bornes Bixi le long de ces liens cyclables[260].

À ce sujet, le COMAC relève plusieurs mesures qui pourraient être mises en place par les entreprises de l'éventuel écoparc industriel pour sécuriser et favoriser le transport actif de leurs employés en installant des aménagements appropriés dans les milieux de travail et les zones industrielles. Il suggère notamment : des entrées pour les employés qui ne se situent pas dans les stationnements, des espaces de rangement de vélos sécurisés et à l'abri des intempéries, des vestiaires munis de casiers et de douches, des abonnements multi-usagers de la STM et BIXI[261].

2.4.3 Transports collectifs

Plusieurs participants soulignent qu'il est urgent d'agir en matière de transports collectifs (fréquence, circuits, etc.) pour accroître la compétitivité des transports collectifs entre l'est et le centre-ville, plutôt que de « *fluidifier* » les déplacements en automobile, dont on rappelle les dommages sur la santé[262]. Pour la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, cela permettra aussi *« d'attirer de la main-d'œuvre et des talents »* dans ce secteur en développement. Elle invite à investir dès maintenant et à bonifier l'offre de transport en commun vers et depuis le secteur,

[258] Gilles Gagnon, doc. 9.1

[259] Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 8; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 21; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 3; Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 1-2; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 9-10; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 32, 35; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.1; Louis-Patrick Jacob, doc. 9.2; Anne-Marie Pinsonneault, doc. 9.3; Ghislaine Saillant, doc. 9.3; Caroline Michaud, doc. 9.3; Elisabeth Greene, doc. 9.3; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 17 et suivantes; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 28

[260] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 33; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 7; Charles-Antoine Métivier, doc. 9.1

[261] COMAC, doc. 8.10, p. 2, 10

[262] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 12; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, L. 2228-2229 et doc. 8.5.1, p. 8, L. 1788-1800; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 6; Daniel Chartier, doc. 8.4.1, p. 1-4; Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 2-3; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 1; Robert Viau, doc. 8.45, p. 2; Danielle Daloe, doc. 9.3; Caroline Michaud, doc. 9.3; Bernard Lefebvre, doc. 9.8

quitte à avoir *« une ligne de transport en commun non rentable, de façon à créer une dynamique favorable pour des types d'investissement dans le secteur*[263] *»*.

Un citoyen est d'avis qu'il faut que *« la planification de la voirie véhiculaire intègre les enjeux de transport collectif*[264] *»,* tandis que Mercier-Ouest Quartier en santé, invite la STM *« à travailler plus étroitement avec la population et les travailleurs du secteur*[265] *»*.

Des participants proposent aussi de mettre en place des navettes autonomes reliant le futur écoparc industriel à la station de métro Assomption, d'y promouvoir le covoiturage, et d'instaurer des stationnements incitatifs munis de bornes de recharges électriques pour les travailleurs[266].

Axe de transport collectif structurant sur Notre-Dame Est

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal invite les autorités compétentes à *« poursuivre le réaménagement et la modernisation de la rue Notre Dame Est, l'épine dorsale du secteur, pour améliorer la fluidité du transport des personnes (transports en commun, transports actifs, automobiles) et des marchandises*[267] *»*.

Des participants soulignent être en accord avec l'intention de repenser le transport collectif sur Notre-Dame pour y intégrer un service structurant de transport collectif. Un citoyen propose d'y implanter des voies réservées pour que les autobus y fonctionnent toute la journée[268].

En lien avec le projet de tramway annoncé par le gouvernement du Québec et la Ville, quelques intervenants soulignent que la rue Notre-Dame n'a pas vocation à accueillir un tramway pour de nombreuses raisons, notamment : conflits techniques et de planification avec les travaux de modernisation de Notre-Dame, incompatibilité avec les viaducs présents et à venir, perturbation de la circulation de camionnage et des transports collectifs pendant les travaux, etc. Ils mettent aussi de l'avant la faible densité de population desservie par un tel tracé et recommandent qu'un tel projet prenne plutôt assise sur la rue Hochelaga ou dans l'ancienne emprise ferroviaire traversant Mercier-Ouest[269].

[263] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, L. 2228-2229 et doc. 8.5.1, p. 8, L. 1788-1800
[264] Daniel Chartier, doc. 8.4.2, L. 983
[265] Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 4
[266] Danielle Blouin, doc. 8.22; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 10; François Caron, doc. 8.47, p. 29
[267] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 5
[268] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 10; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 21; Vincent Obry-Legros, doc. 9.3; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.3; Elisabeth Greene, doc. 9.3
[269] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 5; Daniel Chartier, doc. 8.4.1, p. 1 et doc. 8.4.2, L. 1037-1095

Autres demandes pour améliorer les transports actifs et collectifs

Afin de favoriser les transports actifs et collectifs, des participants suggèrent notamment d'aménager des stationnements incitatifs près des stations de métro du secteur, des voies de bus réservées, des zones réservées pour les véhicules et les vélos en libre-service[270].

2.4.4 Projets de viaduc et de prolongement des liens routiers

Les projets de prolongement des liens routiers Assomption et Souligny, ainsi que la création d'un viaduc aérien pour les relier au port, ont été commentés par la plupart des participants. La majorité des répondants au questionnaire en ligne pensent que les projets de Viaduc et des prolongements routiers du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souligny sont de bonnes idées[271]. Il en va de même pour plusieurs acteurs économiques et institutionnels, tels que le Port de Montréal, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, Montréal International, et CargoM.

Ces acteurs économiques considèrent que la réussite du développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe repose sur la réalisation rapide de ces nouveaux liens routiers et du viaduc permettant de les connecter au port. Pour ceux-ci, ils permettraient d'améliorer les accès routiers au port, d'accroître la mobilité des marchandises, mais aussi de désengorger le réseau routier local de manière sécuritaire. Pour la CCEM, le prolongement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souligny vers le port doit se réaliser rapidement, car il permettra *« de sauver temps et argent en plus de réduire significativement les émissions de GES »*. Plusieurs estiment que ces nouvelles infrastructures devraient permettre une baisse de circulation des camions sur Notre-Dame[272].

L'Administration portuaire de Montréal présente aussi dans son opinion écrite plusieurs scénarios pour améliorer la connexion routière entre ses installations et le réseau artériel supérieur. Pour cette entité, le *« scénario qui serait le plus approprié en termes d'attractivité, de réduction de la congestion routière, et d'augmentation de la fluidité de la circulation est celui de la construction d'un viaduc à l'est du viaduc ferroviaire du CN »*. Le port, qui précise que *« le site de Contrecœur ne servira qu'à absorber la croissance une fois que le site du port de Montréal sera à sa pleine capacité vers 2024 »*, souligne que ces aménagements routiers permettraient, en fluidifiant le trafic routier, d'absorber la croissance du camionnage liée aux activités du port. Il y a donc *« urgence à agir […] au risque de voir la situation s'aggraver ».* L'Administration portuaire précise que *« l'évaluation des effets environnementaux (ÉEE) du projet est en cours »,* à la suite de laquelle des *« mesures d'atténuation seront identifiées, présentées aux citoyens et mises en*

[270] Vincent Obry-Legros, doc. 9.3; Danielle Daloe, doc. 9.3; Bernard Lefebvre, doc. 9.8
[271] Synthèse des réponses du questionnaire, doc. 5.6
[272] Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 5; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 5, 7; CargoM, doc. 8.3.1, L. 1356-1358; Diane Beaudet, commissaire Hochelaga-Maisonneuve (CSDM), doc. 8.49.1, p. 10; Montréal International, doc. 8.34, p. 17; Yan St-Hilaire, doc. 9.3; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.43, p. 6-7

place pour assurer une gestion responsable des impacts, tant pour la période de construction que d'utilisation du lien routier[273] *»*.

Malgré ces manifestations d'appui, de nombreux participants s'opposent fermement à la réalisation des nouveaux liens routiers projetés, notamment la boucle assurant la jonction entre les avenues Souligny et le boulevard de l'Assomption, au nord-est du secteur de la consultation, ainsi qu'au futur viaduc qui enjambera Notre-Dame à proximité du Centre de soins prolongés Grace-Dart. On craint qu'ils soient générateurs de nouvelles nuisances (pollution de l'air, bruit, poussière, pollution visuelle, destruction d'écosystèmes et d'îlots de fraîcheur, augmentation de la circulation automobile et du camionnage, risques pour la sécurité des personnes…). Ils s'étonnent de l'absence d'études relatives aux impacts du projet en matière de santé sur les populations avoisinantes[274] et se demandent, tout comme cette citoyenne « *Sur quelles statistiques les ingénieurs se basent-ils pour calculer la pollution sonore due aux voitures qui passeront sur le nouveau tronçon de route proposé? La limite de vitesse a souvent été mentionnée dans la consultation publique. C'est beau de dire que les voitures et camions iront à 50 km heure sur la portion de route proposée, mais les automobilistes montréalais ont tendance à ne pas toujours respecter les règlements et la police n'est pas toujours présente pour les arrêter*[275] ».

Les résidents de Viauville et du Centre de soins prolongés Grace Dart craignent particulièrement que ces projets routiers compromettent définitivement tous les projets de mise en valeur des espaces naturels et détruisent les écosystèmes qui se trouvent déjà sur une partie du tracé projeté. Ils s'inquiètent de l'aspect irréversible d'une telle décision sur les milieux naturels[276].

Pour de nombreux participants, la connexion entre l'avenue Souligny et le boulevard de l'Assomption, ainsi que le prolongement de ce dernier, présentent un profil autoroutier. En l'absence d'entrée ou de sortie sur plus d'un kilomètre, ils estiment, comparaisons à l'appui, que le projet de prolongement du boulevard de l'Assomption n'a de boulevard que le nom[277].

[273] Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 6, 13

[274] France Hamel, doc. 8.38, p. 2, 12; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 12; François Caron, doc. 8.47, p. 29; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 12 et suivantes

[275] Élise Morin, doc. 9.2

[276] Anne-Marie La Haye, doc. 8.23; Danielle Blouin, doc. 8.22; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Mobilisation 6600, doc. 8.51.1, p. 1 et 4; Caroline Michaud, doc. 9.3; Marc Beaudoin, doc. 9.3; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 4; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2655-2657; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8; Madalina Burtan, doc. 9.3; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 10; Aurélie Noël, doc. 9.1; Anne-Marie Pinsonneault, doc. 9.6; François Caron, doc. 8.47, p. 8; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 16; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 6; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 7; François Caron, doc. 8.47, p. 31; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 3

[277] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 12; John Clarke, doc. 8.11, p. 7; Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 13, 17, 18; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Yamina Sekhri, doc. 8.6, p. 1, 4; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 4; Véronyck Raymond, doc. 8.33.1, p. 12; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 1; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 12; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 13 et 14; François Caron, doc. 8.47, p. 7; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 8-9

Plus précisément, c'est le projet de boucle qui est jugé inapproprié dans un tel milieu urbanisé en raison de sa hauteur et de son emprise au sol, largement supérieure à un aménagement routier conventionnel. On pense que la réalisation de *« cette énorme boucle*[278] *»*, de ce *« spaghetti de bitume agrémenté de verdissement*[279] *»*, se traduira par la disparition d'espaces naturellement boisés et d'îlots de fraîcheur. On voit dans la réalisation de ces liens routiers un outil visant à favoriser la croissance des activités industrielles et portuaires et à favoriser le transit vers le centre-ville[280]. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal juge ce concept de boucle *« parfaitement incompatible avec le concept d'écoparc industriel et la vision de développement du secteur*[281] *»*.

Mettant en avant la théorie du « *trafic induit* », selon laquelle *« 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*[282] *»*, certains craignent que la création de nouveaux liens routiers n'augmente la circulation dans le secteur, notamment celle des camions[283]. Quelques-uns pensent que le tracé provoquera une augmentation de la circulation automobile sur Notre-Dame Est et du trafic local, notamment au nord de Souligny, ou encore sur la rue des Futailles[284]. Des participants affirment que ce développement va à l'encontre du décret gouvernemental de 2002 concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui fixait comme condition de ne pas augmenter la capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame[285]. Un intervenant s'inquiète de l'absence d'étude accessible au public *« concernant le débit de circulation prévu sur les tronçons de prolongement*[286] ».

2.4.5 Propositions alternatives

Des participants souhaitent que la vision et les règlementations à venir en matière de mobilité traduisent une volonté de réduire la circulation de transit dans Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et que soient évitées toutes mesures pouvant contribuer à l'accroissement du volume de

[278] Robert Viau, doc. 8.45, p. 1
[279] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 13
[280] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 12; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 5; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. II et III; Anne-Marie La Haye, doc. 8.23; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.11, p. 9; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 7, 12; Mobilisation 6600, doc. 8.51.1, p. 2; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 6
[281] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 15
[282] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 6
[283] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 4; Yamina Sekhri, doc. 8.6, p. 1-2; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 5; Robert Viau, doc. 8.45, p. 2; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 6; Madalina Burtan, doc. 9.3; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 4; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 12 et suivantes
[284] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 5-6; Gaston Bérubé, doc. 8.20.1, p. 1; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 5
[285] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 1; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 11
[286] Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 3

circulation automobile dans le secteur. Ils pensent qu'une réduction de la capacité des infrastructures routières, jumelées à une amélioration des conditions de transports actifs et collectifs, amènerait au contraire un report modal. Ils invitent donc les décideurs à penser à des mesures incitatives invitant aux transferts modaux, avant de penser augmenter la capacité routière[287].

Des participantes réclament plus de transparence de la part du MTQ, et l'on invite les intervenants du CN, du MTQ, de la Ville et de l'Administration portuaire à *« faire preuve de plus d'imagination pour trouver des solutions réellement viables en regard de la protection de l'environnement et de la santé des résidents des zones limitrophes*[288] *»* pour la sortie du camionnage portuaire. Ce point de vue rejoint celui de la Direction régionale de santé publique de Montréal, qui déclare dans son mémoire qu'afin de limiter les nuisances et les risques à la santé, *« il est nécessaire d'évaluer les possibilités de répondre aux besoins découlant de l'activité portuaire sans accroître, voire même idéalement, en réduisant le volume de camionnage circulant dans MHM*[289] *»*. En ce sens, une participante invite les acteurs impliqués *« à faire preuve d'audace et de compromis. De l'audace pour voir plus loin qu'une bretelle autoroutière pour camions entre deux quartiers résidentiels, et de compromis pour oser retourner à la table à dessin et faire mieux*[290] *»*.

Au lieu des scénarios envisagés, plusieurs propositions sont faites, notamment : de creuser un tunnel pour les camions sous les voies ferrées en lieu et place de la boucle; l'élargissement de la rue Dickson - avec l'aménagement de voies réservées aux camions-; la création d'un rond-point Dickson et Notre-Dame; un déplacement du viaduc portuaire prévu dans l'axe du prolongement du boulevard de l'Assomption, quitte à devoir exproprier des terrains dans la zone industrialo-portuaire; la création d'une voie de circulation réservée aux camions à l'est de l'ancien site de la Canadian Steel Foundries.[291] Des participants ont aussi suggéré que le transport lourd circule désormais sur le terrain du port, parallèlement à la rue Notre-Dame Est[292]. Un citoyen croit *« que des sommes importantes devraient aussi être investies pour que (le nouveau lien routier) soit enfoui sous terre en partie ou en totalité, et cela, dans le but de favoriser un meilleur passage piétonnier et cyclable pour les humains ainsi que pour les animaux du secteur*[293] *»*.

[287] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15.2, L. 1275-1289; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 4; Robert Viau, doc. 8.45, p. 2; Marc Beaudoin, doc. 9.3
[288] Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1
[289] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 12
[290] Yamina Sekhri, doc. 8.6, p. 4
[291] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 53 et suivantes; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 12; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. II et III; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 4; Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 12 et suivantes; François Caron, doc. 8.47, p. 8, 31; Daniel Vanier, doc. 8.46, p. 55; François Caron, doc. 8.47, p. 31; Daniel Vanier, doc. 8.46, p. 55; Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 7; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 10
[292] Grégoire Claveria, doc. 9.3; Carole Laberge, doc. 9.3
[293] Antoine Comtois, doc. 9.1

Certains résidents et riverains demandent également de prioriser des liens routiers qui participeraient au désenclavement du secteur plutôt que favorisant la circulation de transit. On les espère plus conviviaux que ceux prévus, s'inspirant des meilleures pratiques, tant pour l'espace accordé aux piétons que pour le verdissement, compatibles avec des déplacements à pied et à vélo, sécuritaires et continus. D'autres demandent de faire du boulevard de l'Assomption un véritable boulevard urbain avec une piste multifonctionnelle en site propre du côté ouest, une voie dédiée au transport en commun, des voies transversales pour accéder au site d'Assomption Sud, mais aussi l'aménagement de traverses piétonnes[294].

Reprenant l'information selon laquelle seuls deux trains par semaine circulent sur les voies que la boucle enjambera, le Conseil régional de l'environnement invite le CN et l'APM à se coordonner *« pour que les deux trains en question passent à un moment qui n'entraverait pas la fluidité du trafic de camions, ce qui annule le besoin d'un ouvrage surélevé*[295] ». Dans une même logique de diminuer la taille des infrastructures projetées, deux intervenants amènent l'idée de déplacer les voies et la gare de triage du CN à l'est du tracé projeté pour le futur boulevard de l'Assomption, rendant ainsi caduc le besoin de les enjamber[296].

2.5 Autres projets associés à la vision

Quelques citoyens se sont prononcés sur les projets de garage de bus STM et de poste de transformation électrique, associés par la Ville à sa vision. Il en va de même pour le poste de transformation d'Hydro-Québec[297].

2.5.1 Garage STM

La majorité des personnes ayant répondu au questionnaire en ligne proposé par l'OCPM pensent que le garage de bus STM est une bonne idée. Pour plusieurs participants[298], il s'inscrit dans la bonne direction en matière de développement. On ne note qu'une seule voix discordante qui pense qu'il risque d'engendrer une augmentation de la circulation et qu'il serait plus pertinent de l'implanter dans Assomption Nord[299].

[294]Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 12 et suivantes; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 10; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 329-330; Daniel Chartier, doc. 8.4.1, p. 2; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 17

[295] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 15

[296] Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 8; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 8

[297] Synthèse des réponses du questionnaire, doc. 5.6

[298] Paule Dufour et Luc Gallant, doc. 8.21, p. 15

[299] François Caron, doc. 8.47, p. 8

2.5.2 Poste de transformation Hochelaga

Des participants craignent que le nouveau poste d'Hydro et la nouvelle ligne souterraine soient de nouvelles sources de bruit, tant en phase de fonctionnement que lors des travaux. Ils souhaitent des lignes enfouies et une architecture plus ambitieuse[300]. De plus, dans une optique de préservation des milieux naturels qui se trouvent sur le terrain prévu pour l'implantation du futur poste de transformation, certains, bien que ne s'opposant pas au projet intrinsèquement, suggèrent de trouver un autre emplacement, qui pourrait être au nord du terrain projeté, sur l'ancien terrain de MABE ou sur le terrain de l'ancien incinérateur Dickson[301].

2.6 Acceptabilité sociale, participation citoyenne et gouvernance

Favorables ou non à la vision de la Ville, plusieurs participants soulignent l'importance de l'acceptabilité sociale et de la participation citoyenne comme vecteurs de « *réussite* » du développement de ce secteur.

2.6.1 Acceptabilité sociale

S'ils reconnaissent l'intérêt de la présente consultation, certains participants regrettent néanmoins qu'elle intervienne si tard, alors que le projet semble déjà très avancé sur de nombreux aspects. Ils ont le sentiment d'avoir été exclus du processus de planification et auraient souhaité être associés spontanément, sans avoir à déployer autant d'énergie pour se faire entendre[302].

La Table de concertation Mercier–Hochelaga-Maisonneuve abonde dans ce sens : *« les populations locales ont été consultées tard dans le processus, une fois la vision acceptée par les acteurs métropolitains. Cette situation donne l'impression que tout est décidé, que l'influence potentielle de la population locale est faible et que les enjeux locaux sont largement à la remorque des besoins économiques métropolitains*[303] *».*

Pour la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *« Le défi demeure de créer un degré d'acceptabilité sociale, sachant très bien que les résidents devront continuer à subir certains inconvénients au profit de l'ensemble »*. Pour cela, elle estime que la planification territoriale doit

[300] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 12; Mireille Goulet, doc. 8.50.2, p. 2; Robert Viau, doc. 8.45, p. 1; Sébastien Proulx, doc. 9.6
[301] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 36 et doc. 8.12, L. 706-716; Anne-Marie Fortin, doc. 8.36, p. 1; Yuliya Bodryzlova, doc. 9.6; Grégoire Claveria, doc. 9.6; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 5-6; Daniel Vanier, doc. 8.46, p. 56
[302] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7, p. 14; Robert Carrière, doc. 8.29; Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 13; François Vaillancourt, doc. 8.41, p. 5; John Clarke, doc. 8.11, p. 6; François Latreille, doc. 8.42, p. 2
[303] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6

miser sur des aménagements et des mesures d'atténuation, qui peuvent devenir des attraits en soi (parcs, promenades ou pistes multifonctionnelles)[304].

À cet effet, un citoyen souligne que *« Le reverdissement (reboisement) de ce secteur contribuerait positivement à son développement et constituerait en quelque sorte un pas vers l'acceptabilité sociale*[305]*. »* Pour d'autres, le test de l'acceptabilité sociale passe plutôt par une évaluation des impacts de la vision sur l'environnement et sur les citoyens (circulation, GES, qualité de l'environnement, îlot de chaleur, bruit)[306].

Quelques-uns précisent que l'acceptabilité sociale ne doit pas se réduire à une simple démarche d'information. Ils veulent de vrais processus participatifs, de coconstructions, de médiations, de recherche de solutions collectives, et que les propositions citoyennes puissent véritablement influencer les décisions. On veut définir « *collectivement* » l'avenir du secteur, interpelle le groupe citoyen Mobilisation 6600[307].

2.6.2 Faire partie de la solution : gouvernance et instances de concertation

Pour le futur, certains participants s'entendent sur l'importance de maintenir un dialogue continu, d'intégrer la participation citoyenne et des processus de concertation transparents, continus et efficients, pour assurer la planification, la mise en œuvre et le suivi de la vision sur le plan industriel comme sur le plan environnemental, ainsi que pour assurer une bonne cohabitation[308].

La Table de concertation Hochelaga-Maisonneuve voit la présente consultation de l'OCPM comme une simple « *étape vers une planification concertée du secteur reposant sur le dialogue et la participation citoyenne*[309] ». Plusieurs s'interrogent sur les mécanismes de prise de décision et revendiquent de faire partie de la solution. Ils s'attendent à être partie prenante de la planification d'un territoire qui aura des répercussions pendant très longtemps sur leur qualité de vie et soulignent l'importance d'y intégrer les jeunes[310].

D'autres demandent également d'intégrer des acteurs locaux dans l'équipe lors de l'élaboration du projet afin de concevoir ensemble un grand projet urbain qui serait gagnant pour l'ensemble

[304] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 8
[305] Julien Bourbeau, doc. 8.27, p. 4
[306] Patricia Clermont et François Gagnon, doc. 8.18, p. 15; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 8
[307] Mobilisation 6600, doc. 8.51, p. 5
[308] CargoM, doc. 8.3, p. 7; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 11; Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 4; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 8; Jeanne-Hélène Jugie, doc. 8.48.1
[309] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6
[310] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6; Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM, doc. 8.37, p. 2, 3; Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2267-2269; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7; John Clarke, doc. 8.11, p. 5

des parties[311]. Certains proposent la création de comités, s'offrent comme instance de concertation, ou annoncent leur volonté de procéder à des consultations futures. Plus précisément, le Conseil régional de l'environnement de Montréal préconise que soit formée une table des partenaires de l'écoparc pour assurer une *« adhésion de tous à la vision et par la suite, de favoriser les échanges, la circulation de l'information et le partage de bonnes pratiques*[312] *».* Cette instance devra réunir toutes les parties prenantes, de l'échelle locale, au niveau fédéral, en passant par l'arrondissement, la Ville, la ville-centre, ou encore le gouvernement provincial. Des participants soulignent l'importance que le Port de Montréal, tout comme Hydro-Québec et Transport Canada, soit parties prenantes de ce dialogue[313].

En matière de gouvernance, certains proposent un organe de gouvernance pérenne, rassemblant l'ensemble des parties prenantes du secteur, afin d'évaluer, d'encadrer et de veiller aux intérêts partagés des citoyens et des parties prenantes. Une gouvernance adaptée permettrait la mise en place d'un partenariat avec la communauté, afin d'assurer la cohérence des actions de la Ville et de l'ensemble des parties prenantes. Quelques-uns souhaiteraient que la Ville y assume un rôle de moteur[314].

Plus précisément, ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme suggèrent la mise en place d'un système de management environnemental (SME) de type ISO 14001 (ZAC). Celui-ci permettrait notamment *« de guider la gestion de la planification sur les aspects environnementaux ainsi que la mise en place d'objectifs et de cibles vérifiables. Aussi, elle permet la mise en œuvre et le suivi de l'application de la norme et offre des moyens de contrôle par différentes parties prenantes*[315] *».*

[311] Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 11; Robert Carrière, doc. 8.29; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 5
[312] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 11, 31
[313] CargoM, doc. 8.3, p. 7; Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 3; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 8; Jeanne-Hélène Jugie, doc. 8.48.1; Carl Bégin, doc. 8.53, p. 10; Marjolaine Butin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 8.14, p. 3
[314] La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 6 ; Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 7 ; Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 24; Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.16, p. 10, 13-14; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 31
[315] ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme, doc. 8.52, p. 7

Oculus

3. Les constats et l'analyse de la commission

3.1 Les constats

La consultation confiée à l'OCPM visait à soumettre au débat et à bonifier le projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie, situé dans une zone d'emploi à redynamiser. Ce projet de développement économique propose également une saine cohabitation avec les milieux résidentiels. Le territoire à l'étude, Assomption Sud–Longue-Pointe, est largement bâti, occupé en son milieu par une base de l'armée canadienne, traversé et enclavé par de grandes infrastructures de transport, le tout situé près de zones résidentielles. Le secteur Assomption, dans son ensemble, présente des caractéristiques différentes au nord et au sud de la rue Hochelaga. La portion sud qui fait l'objet de ce mandat est dominée par une occupation industrielle. Par sa proximité avec le Port de Montréal, l'accès direct à l'autoroute 25 via l'avenue Souligny et la présence du réseau ferroviaire, cette portion est identifiée comme propice à une densification de l'emploi.

Ce projet « *vise à positionner le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe comme un secteur d'activité économique effervescent gravitant autour de créneaux industriels durables qui permettront de générer des emplois stables, permanents et bien rémunérés*[316]*…* ». La vision proposée par la Ville est un projet d'envergure métropolitaine; les orientations économiques cherchent à générer des retombées qui dépassent largement le territoire à l'étude. Cette vision est en concordance avec le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal.

Toutefois, si à l'échelle métropolitaine, ce secteur est stratégique pour le transport et l'activité économique, à l'échelle locale, les impacts de ce développement sur la qualité de vie des résidents et riverains se font sentir et constituent un enjeu important. Ces deux échelles d'observation ont été bien représentées lors de la consultation et la commission en tient compte dans son analyse.

L'élaboration d'une vision économique qui entend créer un milieu de vie convivial pour les citoyens, les travailleurs et les entreprises est un geste important posé par la Ville. La commission reconnaît le caractère stratégique de ce territoire majoritairement occupé par des activités industrielles. La présente consultation a permis d'en discuter et d'identifier des éléments qui permettront de bonifier le projet. Le défi principal pour la réalisation de la vision développée par la Ville consiste à concilier les divers intérêts en présence et assurer une qualité de vie aux résidents et riverains du secteur.

[316] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35

Le cadre d'analyse qui guide les recommandations de la commission s'appuie principalement sur l'importance de réussir la cohabitation entre zones industrielles et zones résidentielles.

Ce chapitre compte six grandes sections; il aborde le contexte et les inquiétudes des citoyens, la vision économique, la vision d'aménagement, puis se penche plus spécifiquement sur la mobilité, le verdissement et la question des nuisances.

3.1.1 Contexte et accueil de la vision d'Écoparc industriel

Cette consultation fait suite à la mobilisation citoyenne qui s'était formée pour s'opposer au projet de cité logistique tel qu'annoncé par l'administration précédente en 2015. Plusieurs consultations ayant déjà eu lieu en arrondissement, les citoyens ont réitéré à différentes occasions leur désir d'un développement plus harmonieux et plus propice à la cohabitation dans le secteur. Pour de nombreux citoyens entendus par la commission, tout projet devrait mettre davantage l'accent sur l'aspect environnemental et la gestion de nuisances dans ce secteur de la Ville. Ils réclament une planification de développement viable pour la collectivité plutôt que de répondre simplement à des impératifs économiques.

Le développement d'un écoparc industriel dans le secteur à l'étude s'inscrit dans un contexte courant au 21e siècle, c'est-à-dire la requalification d'un secteur industriel situé près de zones résidentielles. Les contraintes anthropiques ou qui résultent de l'activité humaine constituent un enjeu de plus en plus important en milieu urbain, et c'est particulièrement vrai pour le secteur industriel Assomption Sud–Longue-Pointe, dont le territoire est largement construit et où la Ville ne dispose pas de grand terrain à développer. L'administration municipale propose néanmoins d'y imprimer un nouvel élan et de créer un écoparc industriel en faisant de la saine cohabitation un enjeu important[317]. La commission est d'avis que la façon de traiter cet enjeu de cohabitation est cruciale.

La vision mise au jeu vise le développement économique durable. Le secteur à l'étude profite d'une localisation stratégique; il est adossé aux installations portuaires et traversé par d'importantes infrastructures routières et ferroviaires. Celles-ci génèrent toutefois des conflits d'usage, en plus d'être sources de nuisances. C'est pourquoi le défi de requalification du secteur « *réside dans la capacité de mener des interventions innovantes et durables permettant d'intensifier les activités d'emploi tout en préservant la qualité de vie des habitants*[318] » comme le précise la Ville.

La Ville propose de : « *réaliser des projets industriels, novateurs et bien intégrés au milieu, offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire*

[317] Ville de Montréal, doc. 3.1
[318] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 8

et, enfin, compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transport actif et collectif [319] ». L'objectif est d'attirer dans ce secteur industriel des entreprises dynamiques, soucieuses de leur milieu d'accueil et engagées dans une démarche de gestion durable[320]. En soirée d'information, la Ville a insisté : « … *le mot d'ordre à retenir ici c'est la qualité de vie, qualité de vie autant pour les résidents que pour les travailleurs*[321]*.* »

La commission, à l'instar de plusieurs opinions exprimées lors de la consultation, reçoit favorablement une telle vision et ses grandes orientations. La commission note également que la majorité des gens ayant répondu au questionnaire en ligne de cette consultation, reçoit favorablement le projet d'Écoparc industriel[322].

La cohabitation harmonieuse, le développement durable, l'aménagement d'espaces verts et de parc, la réduction des nuisances et l'amélioration des déplacements, comme énoncé dans le document soumis à la consultation[323], sont des objectifs nobles.

Toutefois, il est important de noter que plusieurs résidents et riverains du secteur demeurent extrêmement inquiets et n'appuient pas la vision proposée par la Ville. La problématique de la cohabitation et les nuisances importantes dans le secteur sont au cœur de leurs préoccupations. D'autres citoyens demandent l'aménagement écologique d'espaces verts de grande envergure dans cette zone. Quelques-uns, inquiets de l'avenir de la planète, proposent la décroissance et la limitation des activités économiques dans tout le secteur.

La commission a entendu ces citoyens. Elle concentrera son analyse sur le mandat qui lui est confié portant sur la vision d'aménagement et les orientations de développement économique mises au jeu par la Ville en portant une attention particulière à la gestion des nuisances, mais aussi à la qualité des aménagements pour réussir la cohabitation. La volonté de parvenir à une cohabitation harmonieuse est clairement exprimée dans la vision proposée. Pour la commission, c'est l'élément essentiel pour réussir le futur développement du secteur et en assurer son acceptabilité sociale.

3.1.2 Les inquiétudes des résidents et riverains

La commission a constaté l'existence d'une crise de confiance chez plusieurs citoyens qui se sont exprimés lors de la consultation. Développée au fil des dernières années, à la suite de la

[319] Ville de Montréal, transcription soirée d'information, 12 mars 2019, doc. 7.1, p. 10, L. 285
[320] Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 11
[321] Ville de Montréal, transcription soirée d'information, 12 mars 2019, doc 7.1, p. 10, L. 280
[322] Synthèse des réponses du questionnaire pour la consultation sur le secteur Assomption Sud—Longue-Pointe, doc. 5.6, p. 7; La commission note que la majorité des gens ayant répondu au questionnaire déclare habiter le secteur ou en être voisin, voir doc. 5.6, p. 5
[323] Ville de Montréal, doc. 3.1, p .35

proposition de cité logistique annoncée en juillet 2015, cette crise de confiance semble perdurer malgré le changement de projet proposé par la nouvelle administration montréalaise.

Plusieurs résidents de la zone jugent la nouvelle vision trop semblable au précédent projet et se sentent trahis. Les annonces de la construction d'un poste de transformation d'Hydro-Québec, d'un garage de la STM, de nouveaux liens routiers, le flou concernant l'avenir de la rue Notre-Dame et le transport collectif qu'on y trouvera, l'arrivée imminente d'entreprises générant davantage d'activités de camionnage, sont autant d'aspects qui les inquiètent[324].

L'absence d'études sur les conséquences du développement proposé et le peu de mesures spécifiques élaborées pour soutenir la vision d'écoparc et concernant une variété d'enjeux comme la mobilité, la pollution, les zones vertes à conserver, ajoutent au scepticisme des citoyens. Il y a rupture de confiance avec une partie de la population qui est venue redire à la commission combien leur qualité de vie est déjà très affectée par l'activité économique du secteur et le camionnage. Ils réclament davantage d'engagements concrets. De plus, plusieurs résidents et riverains du secteur ont l'impression d'être consultés encore une fois, sans être véritablement entendus[325], puisque malgré la tenue de plusieurs exercices de consultation, les problématiques qu'ils ont identifiées semblent prendre toujours plus d'ampleur (bruits, pollution, poussière, qualité des chaussées, etc.). Ils se sentent abandonnés et déclarent faire face à un laxisme et un laisser-faire inacceptable de la part des autorités municipales[326].

3.1.3 Agir maintenant pour la qualité de vie

La commission est sensible au plaidoyer des citoyens; leur qualité de vie semble effectivement s'être dégradée au cours des dernières années. Ils ont exposé leur réalité concernant la circulation et le camionnage, le bruit, la pollution atmosphérique, l'état délabré des chaussées, etc. Une résidente le résume clairement « *… les nuisances augmentent, c'est ce que j'ai remarqué depuis 10 ans. On a plus d'activités industrielles, plus de poussière, plus de bruit, plus d'îlots de chaleur, plus de circulation, de camionnage et d'autobus en transit, moins de santé physique et psychosociale reliée ou affectée par l'environnement, moins de services de proximité et moins de transport collectif…*[327] » La Ville reconnaît, elle aussi, dans ses documents l'existence des nuisances[328] et s'engage à les limiter. Elle spécifie viser « *à intensifier les activités d'emploi tout en préservant la qualité de vie des habitants de Guybourg et de Haig-Beauclerck*[329] ». La commission est d'avis que la qualité de vie des résidents doit être améliorée et non pas

[324] Mireille Goulet, doc. 7.5, L. 1285; Marc Lessard, doc. 7.3, L. 205; Raymond Moquin, doc. 7.3, L. 135, Laure Goulet-Chevalier, doc. 7.4, L. 1970
[325] Gaston Bérubé, doc.7.3, p. 72, L. 2160; Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39
[326] Voir Chapitre 2.6.1 – Acceptabilité sociale; Véronik Raymond, séance 24 avril, doc. 7.4, L. 3135
[327] Séance d'audition des opinions, 24 avril, Mireille Goulet, L. 1290
[328] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 30
[329] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 8

« *préservée* » dans ces zones. De plus, les zones résidentielles riveraines, par exemple Viauville, doivent également voir leur qualité de vie améliorée.

Réduire les nuisances actuelles et non pas seulement planifier de limiter les futures nuisances que pourrait générer le développement de l'écoparc industriel s'impose. En soirée d'information, la Ville a indiqué son intention de réduire les nuisances : « … *il ne s'agit pas juste de mitiger les nuisances associées aux nouvelles activités, c'est vraiment de réduire les niveaux par rapport à la situation actuelle*[330] *».* Cette idée doit être clairement inscrite au projet d'écoparc.

Dès maintenant, des actions sont à prévoir pour corriger certaines situations, et ce, dans plusieurs domaines. Ces thèmes seront traités en détail dans les sections suivantes et la commission proposera des gestes concrets tels que : corriger la chaussée de la rue Notre Dame qui décuple le bruit des camions, procéder à de fréquents nettoyages des voies de circulation pour diminuer la présence de poussière, interdire le camionnage sur certaines rues, sauver des zones vertes spécifiques et des arbres matures, imposer les toitures écologiques, déminéraliser les grands stationnements hors rue, améliorer la desserte en transport collectif, etc. Ce sont des exemples précis sur lesquels, de l'avis de la commission, il est possible d'agir afin de regagner la confiance des citoyens dans le but de bâtir la saine cohabitation.

Ces interventions, suivies de la mise en place d'un éventuel écoparc industriel, doivent être articulées non seulement afin de permettre la cohabitation entre zones d'emploi et zones résidentielles, mais bien dans le but d'en faire un véritable atout. À l'instar des acteurs économiques, la commission est d'avis que la préservation des zones d'emploi à proximité des zones résidentielles est un avantage pour le secteur, mais aussi pour tout l'est de Montréal[331].

Recommandation #1
Afin d'améliorer la qualité de vie des résidents et riverains du secteur et de regagner leur confiance, la commission recommande d'agir dès maintenant pour réduire les nuisances actuelles, avant même la mise en place du projet d'Écoparc industriel.

Recommandation #2
La commission recommande que le projet d'Écoparc se donne comme objectif à long terme de réduire et non pas seulement de limiter les nuisances, sur tout le territoire de l'Assomption Sud—Longue-Pointe.

[330] Érik Provost, Ville de Montréal, doc. 7.2, L. 1785
[331] Hockey-balle MHM, doc. 8.19.1, p. 3; Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, p. 11; CargoM, doc. 8.3, p. 5; Christine Fréchette, doc. 7.4, L. 2190

3.2 Vision économique

En s'inspirant de la définition d'écoparc industriel proposée par le MAMROT[332], la Ville de Montréal met au jeu une vision du développement économique qui va au-delà du développement industriel. La Ville entend orienter la requalification du secteur, qui s'inscrit dans la relance économique de l'est de Montréal, dans une perspective de développement durable. Sa vision est ambitieuse, elle précise : « *une attention particulière sera accordée à la qualité du cadre bâti et aux composantes paysagères, naturelles et historiques*[333] ». La Ville souhaite créer un milieu de vie convivial et souhaite voir se réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu environnant[334]. Cette vision se traduit aussi par le choix de quatre créneaux industriels porteurs : les technologies propres, la logistique intelligente, le manufacturier léger, et les services à valeur ajoutée reliés à l'exportation[335]. La Ville compte sur l'attraction et l'implantation d'entreprises ou d'organisations dans ces créneaux industriels d'avenir. Les orientations économiques détaillées dans la vision de la Ville visent :

- la cohabitation harmonieuse entre activités industrielles et les secteurs résidentiels;
- l'attraction d'entreprises qui ont une orientation écologique;
- l'intégration des enjeux sociaux dans la stratégie de développement économique;
- l'amélioration de l'accessibilité pour les travailleurs, par le transport actif et collectif[336].

De façon générale, plusieurs participants à la consultation ainsi que la commission accueillent favorablement cette vision de développement économique.

3.2.1 Le Port de Montréal et sa zone industrialo-portuaire

Depuis plus de 100 ans, le Port de Montréal joue un rôle catalyseur dans cette partie de l'est de Montréal, d'autant plus qu'il est jouxté d'une grande zone industrialo-portuaire[337], regroupant les utilisateurs et fournisseurs du port; « *Le port de Montréal est un atout et un actif très important au niveau économique pour la grande région métropolitaine de Montréal, pour Montréal et pour tout le Québec de toute façon. Les activités du port sur l'île de Montréal sont donc des activités qui débordent grandement*[338]*.* » Il est « *une plaque tournante de commerce mondial tant pour l'importation que l'exportation de marchandises des entreprises d'ici et d'ailleurs*[339]. »

[332] Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 15
[333] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35
[334] Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 35
[335] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 52
[336] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 47
[337] Gouvernement du Québec, doc. 6.13.2, p. 3
[338] Daniel Mathieu, doc. 7.1, p. 31, L. 915
[339] Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 4

Dans son mémoire et en audition, l'Administration portuaire de Montréal (APM) confirme le maintien de ses activités sur le site et même son expansion; « *Le site de Contrecœur ne servira qu'à absorber la croissance une fois que le site du port de Montréal sera à sa pleine capacité vers 2024*[340]. »

Plusieurs pouvoirs publics reconnaissent la logique économique de la présence d'activités industrialo-portuaires dans le territoire étudié. La *Stratégie maritime du Gouvernement du Québec* fait de cette proximité l'une de ses grandes orientations[341]; elle prévoit des aides financières aux entreprises en relation avec les activités portuaires qui souhaitent s'y installer. *La Déclaration sur la revitalisation de l'Est de Montréal*, signée par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal le 14 décembre 2018, retient aussi le développement de la zone industrialo-portuaire de Montréal et de ses différents secteurs comme axe d'intervention[342]. *Le Plan métropolitain de développement économique 2015-2020* fait état de l'importance de cette zone industrialo-portuaire dans le développement économique de la métropole[343]. En retenant la logistique intelligente et les services à valeur ajoutée reliés à l'exportation comme créneaux porteurs, la vision de développement économique proposée pour l'Écoparc de la Grande Prairie est cohérente.

La commission est aussi d'avis, comme l'ont mentionné des participants, que la concentration des activités reliées au port près de celui-ci peut contribuer à diminuer les nuisances liées au camionnage lourd sur l'ensemble du territoire montréalais et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par les pouvoirs publics en matière de réduction des GES.

La commission estime qu'afin d'atteindre les objectifs de développement économique proposés pour l'écoparc, la zone doit se développer en priorisant les activités économiques liées au Port de Montréal.

Recommandation #3
La commission recommande d'aller de l'avant avec l'implantation de l'Écoparc et ses quatre créneaux industriels, en prenant appui sur la présence du Port de Montréal comme moteur de développement économique local et métropolitain.

[340] Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 6
[341] Transport Québec, Stratégie maritime, https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/grandes-orientations/economie/!/developper-des-zones-industrialo-portuaires-afin-dameliorer-la-competitivite-de-nos-entreprises/ (page consultée le 12 aout 2019)
[342] Gouvernement du Québec, doc. 6.13.2, p. 3
[343] Plan métropolitain de développement économique 2015-2020, p. 26, http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150430_pmde-2015-2020.web.pdf (page consultée le 8 août 2019)

3.2.2 Des standards élevés et une mise à niveau du cadre bâti

La Ville souhaite instaurer des standards élevés en matière environnementale pour toute la zone à l'étude. « *Cet état de situation devra mener à la détermination de mesures permettant d'enrayer les nuisances ou du moins de les réduire à des niveaux acceptables selon les standards internationaux*[344]. » Pour la Ville, la collaboration des entreprises présentes et à venir est importante. « *Reposant sur la concertation et la responsabilisation des acteurs publics et privés, cette approche permet d'engager la collectivité dans la réalisation de projets urbains durables et de qualité*[345]. »

L'une des voies proposées est la « *mise en place d'une démarche contraignante de certification en développement économique durable pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe*[346]. » Cette démarche comporterait deux volets : des normes et certifications concernant la responsabilité sociale des entreprises, et l'adoption des meilleures pratiques environnementales (telles que LEED, Quartier LEED, HQE, Passive House, BREAM, Envision, ISO 14001…). La commission est d'avis qu'une démarche de certification est nécessaire à l'acceptabilité sociale du projet ainsi qu'à la réussite de la vision économique.

Par ailleurs, des bâtiments industriels construits il y a plusieurs années se trouvent sur le territoire. Leur mise à niveau afin d'être plus écologique peut s'avérer complexe. La Ville doit accompagner les entreprises déjà établies afin qu'elles se rapprochent le plus possible des standards élevés qui seront adoptés (partage d'expertise, programmes, etc.). La Ville a manifesté son intention de réaliser cet accompagnement[347] et la commission est d'avis qu'il s'agit d'un élément important de la réussite du plan de développement.

Recommandation #4
La commission recommande d'adopter une démarche de certification pour les entreprises qui s'établiront dans l'Écoparc, réunissant les plus hauts standards de développement durable, et d'accompagner les entreprises déjà établies pour la mise à niveau du bâti industriel.

3.2.3 Mettre les nouvelles technologies à profit

La technologie évolue vite et elle peut contribuer à la réduction des nuisances industrielles et au développement durable. L'électrification des véhicules en est un exemple; « *Tant l'électrification de certains parcs de véhicules que les percées en intelligence artificielle devraient engendrer une*

[344] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 36
[345] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 36
[346] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 51
[347] Daniel Matthieu, doc. 7.2, L. 455

diminution importante des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique ainsi qu'une meilleure coordination de l'ensemble des activités logistiques[348] ».

En matière de développement durable innovant, des concepts comme l'écologie industrielle ou encore l'économie circulaire ont été évoqués par la Ville et des participants. Mentionnons aussi la symbiose industrielle qui repose sur une forme de courtage pour rassembler les entreprises dans des collaborations innovantes[349]. La commission encourage la Ville à intégrer ces idées à son projet. La mise en œuvre de tels concepts conférera à l'écoparc une valeur ajoutée supplémentaire.

La multiplicité des usages dans le secteur peut aussi donner lieu au développement de technologies contribuant à la réduction des nuisances industrielles en milieu urbain. L'application mobile PORTail du Port de Montréal en est un exemple; « *Grâce à un système de captation de données permettant de mesurer les temps de déplacement des camions et couvrant l'ensemble du territoire portuaire, l'application (…) permet de mieux planifier les déplacements vers les terminaux, réduire la congestion et les émissions de GES*[350]*.* »

En choisissant la logistique intelligente comme créneau porteur, la commission suggère que des start-up et des chercheurs œuvrant sur ces enjeux et sur la réduction des nuisances s'établissent dans l'écoparc. En collaboration avec la Ville, les entreprises et les résidents, ils disposeraient sur place d'un laboratoire exceptionnel pour le développement et le test de démonstrateurs technologiques, menant, en bout de piste, au développement de solutions visant à réduire les nuisances.

Déjà, les métadonnées et l'intelligence artificielle ont transformé le transport (ex. : véhicules télépilotés) et les chaînes d'approvisionnement (ex. : automatisation et apprentissage automatique (machine Learning)). La présence à Montréal de la super grappe canadienne SCALE AI en intelligence artificielle est un atout dont le secteur devrait pouvoir profiter[351].

Recommandation #5
La commission recommande de mobiliser les forces de Montréal en intelligence artificielle et de les associer à l'Écoparc afin de développer des technologies nouvelles pouvant contribuer à la réduction des nuisances industrielles et au développement durable.

[348] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5.1, p. 8
[349] ÉCOsystéMIE et Howe urbanisme, doc. 8.52, p. 8
[350] Administration portuaire de Montréal, « Le Port améliore son application web du camionnage » https://www.port-montreal.com/fr/piexpress-apm-portail-fr.html (page consultée le 8 août 2019)
[351] Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.5, p. 5

3.2.4 La gouvernance de l'Écoparc

La Ville et plusieurs intervenants ont souligné l'importance de la collaboration et de la concertation pour réussir la vision proposée. Pour plusieurs, c'est un élément essentiel au succès de l'écoparc.

La commission a souligné plus haut le déficit d'acceptabilité sociale qui marque ce projet depuis plusieurs années. La population a indiqué à la commission son désarroi face aux échéanciers de consultation. Aussi, les attentes sont élevées pour que cette nouvelle mouture du projet donne lieu à de nouvelles pratiques. Plusieurs intervenants s'attendent *« à être partie prenante de la planification d'un territoire qui aura des répercussions pendant très longtemps sur sa qualité de vie »*. Gens d'affaires et résidents s'entendent aussi sur la nécessité de créer une instance de concertation pour l'écoparc[352]. La commission partage cette lecture et est d'avis que la vision proposée ne pourra se réaliser sans un espace de concertation et de discussion regroupant l'ensemble des parties prenantes. En plus de créer un écoparc plus cohérent, cette instance contribuera à l'acceptabilité sociale du projet.

Recommandation #6
La commission recommande de créer dès maintenant une instance de concertation permanente, réunissant l'ensemble des parties prenantes de l'Écoparc, afin d'assurer un développement harmonieux de cet espace pour tous ceux qui y vivent et y travaillent.

3.3 Vision d'aménagement

Réussir la saine cohabitation entre zones résidentielles et industrielles est l'enjeu crucial de l'aménagement du territoire dans Assomption Sud—Longue-Pointe. Parmi les éléments de cet aménagement, le désenclavement et le transport sont traités dans la section intitulée *Circulation et réseau routier.* L'aménagement de parcs et espaces verts est tout aussi crucial et sera traité dans la sous-section intitulée *Milieux naturels, parc et verdissement.*

En matière d'aménagement, la commission rappelle que l'on se trouve de facto dans une zone industrielle stratégique. Le territoire est dominé depuis longtemps par une occupation industrielle et, après analyse des divers points de vue, la commission conclue que cette fonction doit demeurer. Il faut toutefois aménager la zone pour réussir une meilleure intégration des usages.

La commission reconnaît la volonté de la Ville de réussir la saine cohabitation. Le document de vision et les explications données lors des soirées d'information à ce sujet sont clairs. C'est d'ailleurs un des trois axes de la vision à l'étude : « *Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire*[353] ». La commission note que cet

[352] Voir chapitre 2.6.2 Faire partie de la solution : gouvernance et instances de concertation
[353] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 36

aspect est le plus préoccupant pour la majorité des citoyens qui se sont exprimés lors de la consultation. Pour les gens qui ont répondu au questionnaire en ligne, c'est aussi l'axe le plus important dans 67,3 % des cas[354].

Selon la commission, l'intérêt et l'attrait pour la requalification de cette zone majoritairement industrielle vont au-delà de la seule reconversion de secteurs délaissés. Ils doivent s'inscrire dans de plus vastes réflexions sur la recomposition du tissu urbain dans des secteurs stratégiques au cœur de la Ville. Sans parler de quartier complet dans cette zone majoritairement industrielle, le projet d'écoparc y valorise le principe de reconstruction de la Ville sur elle-même, en revitalisant des zones d'emploi près de zones résidentielles et en assurant des interfaces entre les deux fonctions. Un aménagement réussi permettrait de mieux mailler les activités économiques avec les zones résidentielles. Après plusieurs années d'érosion de l'emploi dans l'est de la Ville, la commission estime que cette vision offre une réponse intéressante au besoin de développement économique avec un avantage clair, celui d'offrir la possibilité de travailler à proximité de son lieu de résidence.

3.3.1 Adopter les pistes proposées dans le document de vision

À l'instar des résidents et riverains, la commission constate que les interventions liées aux transports routiers et à quelques projets sont déjà bien structurées et définies dans le document de vision, alors que les interventions liées aux aménagements en matière de cadre de vie ne sont qu'à l'étape des énoncés de principe, sans objectif précis. Les pistes d'aménagement évoquées dans le document de vision sous la rubrique « *Réaliser des aménagements durables*[355] » constituent des listes qui regroupent et résument les bonnes pratiques, connues, éprouvées et cohérentes en termes d'aménagement; ces pistes doivent être adoptées et intégrées formellement au projet d'écoparc. Elles doivent guider la transformation de la zone. Il faut aussi en prévoir le séquençage.

Mailler des activités mixtes, rapprocher les populations des lieux d'emploi, assainir la qualité de vie sont des pistes d'avenir pour toutes les Villes et particulièrement pour la relance de la zone à l'étude. Ceci requiert des aménagements en conséquence. Les interventions en matière de cadre bâti[356], de stationnements et d'aires d'expédition et de réception des marchandises[357], les aménagements sur les domaines public et privé[358], et l'aménagement assurant la gestion écologique du lieu[359] énumérés par la Ville, doivent être intégrés au projet d'écoparc. Pour ce faire, les autorités municipales devront adopter les outils appropriés tels que des règlements, plans d'action, politiques ou PPU.

[354] Synthèse des réponses du questionnaire pour la consultation sur le secteur Assomption Sud—Longue-Pointe, doc. 5.6, p. 6
[355] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 39-42
[356] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 39
[357] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 40
[358] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 41
[359] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 42

Recommandation #7
La commission recommande que la Ville et l'arrondissement concrétisent les éléments de vision proposés en matière d'aménagement, en utilisant les outils règlementaires les plus appropriés.

Recommandation #8
La commission recommande d'y joindre un phasage des interventions en matière d'aménagement sur tout le territoire à l'étude. Il faut déterminer ce qui sera fait à court, moyen et long terme.

3.3.2 Zones tampons et gradation des usages

S'ajoutent aux pistes suggérées dans le document de vision, des éléments importants qui doivent être également intégrés au projet. La gradation des usages et l'identification de zones tampons, l'art de rue, un plan lumière, une signature distinctive et des fenêtres sur le fleuve sont des éléments à développer pour en compléter l'aménagement.

La commission rappelle que plusieurs intervenants demandent d'introduire dans l'écoparc des zones tampons et la gradation des usages[360]. Ces zones tampons peuvent prendre différentes formes; de la végétation, des sentiers de transport actif, des talus, etc. Si la zone est assez large, il est aussi possible d'imaginer y implanter des commerces, des espaces de bureaux, des espaces de coworking, des institutions, des places publiques, des places multifonctionnelles inondables ou jardins de pluie, etc. Le document de vision fait allusion au concept de zones tampons. Le plan de la Ville doit être plus précis pour délimiter leur implantation sur le territoire, adopter les standards les plus élevés pour les réussir, et préparer des interventions et leur séquençage afin de voir se matérialiser ces zones.

Recommandation #9
La commission recommande de préciser l'emplacement et la planification de zones tampons et de zones de gradation des usages sur tout le territoire Assomption Sud–Longue-Pointe.

Afin de lier les éléments d'aménagement et de développer un ensemble beau et cohérent, le nouvel écoparc gagnerait à inclure une signature visuelle, de l'art public et un plan lumière. Ceci permettrait de mettre en valeur le lieu et son patrimoine industriel.

La Ville identifie une piste dans les exemples soumis à la consultation en mentionnant comme possibilité : *intégrer l'art public dans des lieux stratégiques pour qu'ils deviennent des repères visuels importants dans le secteur*[361]. Pour la commission, il s'agit d'un élément important à concrétiser; il faut être audacieux.

[360] Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 4; Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 3
[361] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 41

À l'instar de la Chambre de commerce de l'Est, la commission est d'avis qu'il faut « …*incorporer l'art mural (street art) et des matériaux comme le fer et le béton qui rappelle les aspects ferroviaire et portuaire du secteur et son caractère innovant et ouvert vers le monde. L'art mural est en plein essor à Montréal*[362]*.* » Il est aussi possible de mettre en valeur les conteneurs ou les silos avec de l'art urbain. Une utilisation novatrice des conteneurs témoignerait de la vocation du secteur *« à titre d'exemple, la murale sur un conteneur utilitaire qui a été installé au parc du Pélican par l'Arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie afin de faciliter la logistique événementielle fait le bonheur des résidents et des visiteurs*[363] ».

L'aménagement de la zone requiert aussi un plan lumière plus novateur qu'un *éclairage et une signalétique distinctive*[364] comme l'évoque la Ville. Le plan lumière permettrait de mettre en valeur les nouveaux aménagements, l'art public et transformer l'expérience des usagers et résidents, tout en assurant un sentiment de sécurité accrue. La commission est d'avis qu'il faut élaborer un plan lumière en s'inspirant des meilleures pratiques, en assurant, par exemple, l'utilisation de luminaires certifiés « *ciel noir* » (dark-sky-friendly) devant réduire au maximum la pollution lumineuse émise par l'éclairage de rue et utiliser les lampes DEL d'au maximum de 3000k[365]. L'expérience du Vieux-Montréal qui possède un plan lumière depuis plus de 20 ans pourrait être mise à contribution pour développer une approche intégrée et cohérente.

Recommandation #10
La commission recommande que l'art public, un plan lumière et une signature distinctive soient développés pour en faire des éléments phares de l'Écoparc industriel.

Parmi les propositions soumises par les participants, la commission retient aussi l'idée d'inclure des aménagements permettant d'ouvrir des fenêtres sur le port et le fleuve[366]. Des études doivent être menées pour trouver, entre Viauville et Tétreaultville, des endroits où des promenades surélevées ou des tours d'observation pourraient être construites afin d'avoir vue sur l'activité portuaire et le fleuve Saint-Laurent. Dans cet esprit et toujours dans la zone de l'écoparc, la Ville, en collaboration avec le port, devrait aussi transformer toute l'interface port-ville actuellement dominé par des clôtures inesthétiques en combinant verdure, art public, mobilier urbain, sentiers, etc.

Recommandation #11
La commission recommande d'inclure au projet d'Écoparc de nouveaux aménagements de grande qualité pour embellir l'interface ville-port, ainsi que des aménagements permettant de voir le fleuve et les activités portuaires.

[362] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 6
[363] Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 7
[364] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 41
[365] Anne Marie La Haye, doc.8.23, p. 2
[366] Bruno Dagenais, doc. 8.40, p. 5

3.3.3 Patrimoine

De nombreux citoyens trouvent le secteur à l'étude « *défiguré* » et auraient souhaité plus d'attention à la conservation et la mise en valeur du patrimoine industriel et résidentiel du secteur; par exemple la Canadian Steel Foundries, l'incinérateur Dickson ou les maisons des vétérans. Le projet Angus est cité comme exemple d'un beau projet de mise en valeur industriel[367]. La commission partage ce souhait.

Des deux grands manufacturiers historiques du secteur, la Canadian Steel Foundries (1912-2004) bordant Viauville, démolie, et la Montreal Locomotive Works (1903-1985) sur la rue Dickson, elle aussi démolie, il ne reste que l'édifice du siège social de cette dernière, datant de 1903, qui est un bâtiment néo-roman en brique et pierre intact. Reste aussi un simple édifice de brique adjacent, à l'entrée sur la rue Dickson.

La Montreal Locomotive Works est connue pour avoir été la plus grande fabricante de locomotives au Canada, dont certaines ont atteint des records de vitesse et de puissance, sans parler des centaines de chars d'assaut produits durant la Seconde Guerre mondiale. C'était aussi un gros exportateur de locomotives à travers le monde via son quai au Port de Montréal. La commission est d'avis que ce siège social de facture très soignée mérite une attention toute particulière.

Les autres bâtiments industriels datent des années 1940 ou subséquentes. Certains méritent sûrement une certaine attention patrimoniale, tel l'incinérateur Dickson, aujourd'hui en ruine, mais revêtant une valeur symbolique grâce à ses deux immenses cheminées dominant le secteur.

Quant au patrimoine résidentiel du quartier Guybourg, il contient plusieurs duplex en briques du début des années 1900 et une rare église catholique, alors que le quartier Haig-Beauclerk est plutôt d'après-guerre. Une bonne quantité de maisons unifamiliales de type Cape Cod, construites durant les années 1940 pour les vétérans, caractérise ce quartier. La commission note aussi que sur la rue Notre-Dame, beaucoup plus ancienne, il reste encore quelques bâtiments résidentiels de la fin du 19^{e} siècle, mais en très mauvais état. La commission est d'avis que tout ce patrimoine mérite d'être évalué pour sa qualité de caractérisation.

Recommandation #12
La commission recommande d'effectuer une étude du patrimoine bâti du secteur afin de planifier et règlementer sa protection, notamment pour préserver l'ancien siège social de la Montreal Locomotive Works et des éléments du patrimoine résidentiel.

[367] Voir chapitre 2.3.3 - Paysages, art, culture et patrimoine

3.3.4 Orientations d'aménagement écologique

En termes d'aménagement visant la gestion écologique du territoire, les pistes suggérées pour l'aménagement de l'Écoparc[368] sont nombreuses. Le document de vision propose différentes avenues, entre autres, la création d'un réseau d'espaces verts, la gestion des eaux pluviales, la gestion des sols contaminés et l'utilisation d'énergie renouvelable. Leur réalisation doit être intégrée formellement au projet et planifiée. Parmi ses grandes pistes d'aménagement, la Ville écrit aussi vouloir « *inciter l'aménagement*[369] » de toitures écologiques. La commission est d'avis qu'il faut les imposer. Les toitures écologiques non seulement contribuent à réduire les effets d'îlot de chaleur, mais selon leur conception elles peuvent également contribuer à réduire plusieurs autres nuisances (bruit, pollution) et permettre une meilleure gestion des eaux pluviales[370]. Un cadre règlementaire devra être développé dès maintenant pour transformer les toitures dans la zone à l'étude. Certes, on « *incitera* » l'aménagement de murs végétalisés tel que proposé par la Ville, mais les toitures écologiques doivent devenir obligatoires. La commission est d'avis que l'arrondissement peut s'inspirer de la règlementation à ce sujet déjà adoptée dans d'autres arrondissements montréalais.

Recommandation #13
La commission recommande d'adopter les pistes suggérées pour la gestion écologique du territoire, d'imposer les toitures écologiques et de prévoir le séquençage de ces réalisations.

3.3.5 Reprendre les concepts novateurs du PPU Assomption Nord

Contigu au territoire à l'étude, le secteur Assomption Nord a fait l'objet d'une consultation publique au printemps 2017, portant sur un programme particulier d'urbanisme (PPU). Le territoire du PPU Assomption Nord est situé à l'est du Parc olympique, dans les districts de Maisonneuve–Longue-Pointe et de Louis-Riel, et s'étend sur plus de 94 hectares. Il est délimité au nord par la rue Sherbrooke Est, au sud par la rue Hochelaga, à l'est par la ruelle à l'ouest de la rue Dickson et à l'ouest, par la rue Viau. L'outil du PPU a été retenu pour mettre en œuvre la création d'un quartier mixte dans cette portion nord du secteur Assomption. Ce PPU a été adopté en mai 2017 par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve.

[368] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 42
[369] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 42
[370] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 34

L'aménagement d'Assomption Sud–Longue-Pointe devrait reprendre les prescriptions de design urbanistique adoptées dans le PPU Assomption Nord et être aussi ambitieuses concernant notamment :

- la création de places publiques dans des lieux précis[371];
- la création de sentiers qui offriront des parcours agréables et sécuritaires, avec des aménagements de qualité comprenant arbres et végétaux, bancs, éclairage, et de largeur permettant l'accès des véhicules d'urgence[372];
- l'aménagement du boulevard de l'Assomption en boulevard urbain donnant une place accrue aux piétons, à la plantation de végétaux et à l'installation de mobilier urbain[373].

Il en sera traité plus en détail dans la section intitulée *Mobilité*, mais en termes d'aménagement, la commission note que le tracé du prolongement de l'avenue Souligny et du boulevard de l'Assomption a été revu depuis l'adoption du PPU Assomption Nord afin d'assurer une plus grande distance entre la circulation des véhicules et les résidences du secteur de Viauville, ce qui est souhaitable.

Une mesure intéressante, adoptée au PPU Assomption Nord, devrait être reprise pour le secteur à l'étude; l'acquisition ou la cession de terrains pour réaliser des aménagements publics, ce que plusieurs citoyens demandent[374]. Dans le calendrier des réalisations du PPU Assomption Nord il est possible de lire : « *Les interventions sur le domaine public comprennent un important volet de création de voies et de places publiques à même des terrains privés, la plupart déjà bâtis et occupés. Ainsi, le nouveau réseau public se fera au fur et à mesure du redéveloppement de ces terrains. Les acquisitions ou les cessions de terrain nécessaires à la constitution de ce nouveau réseau auront lieu lors de l'élaboration des projets de redéveloppement*[375]*.* » Il faut faire de même pour l'Écoparc de la Grande Prairie.

Recommandation #14
La commission recommande d'intégrer à l'Écoparc industriel les concepts urbanistiques ambitieux adoptés dans le PPU Assomption Nord ainsi que la possibilité d'acquérir des terrains privés pour les réaliser.

[371] Ville de Montréal, doc. 4.2.1, p. 34
[372] Ville de Montréal, doc. 4.2.1, p. 33
[373] Ville de Montréal, doc. 4.2.1, p. 30
[374] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 10, 17; Grégoire Claveria, doc. 9.6; Daniel Vanier, doc. 8.46, p. 54
[375] PPU Assomption Nord, règlement 04-047-175, Ville de Montréal, doc. 4.2.1, annexe 12, p. 36

3.4 Mobilité

Parmi les grandes orientations de la vision mise au jeu par la Ville se trouve la question de la mobilité. Il est entendu qu'il faut : « *compléter les réseaux artériels et améliorer les déplacements en transports actif et collectif*[376]. »

Dans un lieu où se côtoient activités industrielles et résidents, les enjeux reliés à la mobilité sont complexes. La présence de véhicules lourds est à l'origine de diverses nuisances, dont des problèmes de sécurité, si les espaces de circulation ne sont pas bien aménagés. À cet enjeu de sécurité s'ajoute celui du désenclavement de l'Écoparc, souligné par la Ville et de nombreux citoyens[377].

3.4.1 Circulation et réseau routier

L'enjeu du tracé des liens routiers de transit, leur fluidité, leur proximité aux zones résidentielles et la pollution sonore qui les accompagne, demeure une des plus grandes préoccupations citoyennes. Le trafic constant de camions lourds est problématique, sans parler de l'encombrement des rues par les navetteurs autos en heure de pointe, congestionnant la rue Notre-Dame sur plusieurs kilomètres chaque jour. Cette situation est insoutenable et bloque quotidiennement le camionnage quant à sa destination dans Assomption Sud, notamment au port.

Viaduc du port et prolongement de l'avenue Souligny et du boulevard de l'Assomption

Un des aménagements proposés par la Ville et ses partenaires, le MTMDET et l'Administration portuaire de Montréal (APM), est un nouveau lien routier qui consiste à prolonger l'avenue Souligny vers l'ouest en lien avec le prolongement du boulevard de l'Assomption vers le sud, entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, y compris une bretelle et un viaduc pour camions qui enjamberait la rue Notre-Dame rejoignant la propriété du Port de Montréal. L'objectif est de canaliser le trafic de camionnage lourd, surtout le vrac, directement entre le port et le réseau supérieur, l'autoroute 25, sans passer par la rue Notre-Dame.

Ces projets sont reçus assez favorablement par les citoyens qui se sont exprimés en ligne; 65 % des répondants au questionnaire en ligne de l'OCPM se disent en faveur du prolongement de l'avenue Souligny et du boulevard de l'Assomption; 57 % se disent faveur du viaduc enjambant la rue Notre-Dame pour accéder au port. La commission note cet appui et approuve le principe de la canalisation plus directe des camions de vrac, les enlevant de la rue Notre-Dame. À terme, cet aménagement permettra la fermeture par le port de son accès Viau et la fermeture de la rue Dickson au trafic de transit. Le nouveau lien routier déplacerait le trafic de navetteurs autos de

[376] Ville de Montréal, doc.3.1, p. 35

[377] Collectif de résident-e-s de la Coopérative Le P'tit train de Viauville, doc. 8.7.1, L. 2667; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.13, p. 5; Voir Section 2.3

la rue Dickson au nouveau boulevard de l'Assomption. En l'absence d'études, rien ne permet de conclure toutefois que le volume de navetteurs changerait; certains citoyens craignent y voir plus de circulation, évoquant le principe de trafic induit.

La commission note que cet aménagement est différent de celui adopté dans le PPU Assomption Nord en 2017. Dans une première version, le projet planifié comportait deux axes distincts ainsi que des passages à niveau pour franchir les voies ferrées. Cette version du projet a été abandonnée, car des considérations techniques rendaient caduc tout passage à niveau. Face à l'obligation d'étager les voies publiques au croisement des voies ferroviaires, la Ville, le MTQ et l'APM ont planifié un axe routier commun, de superficie plus modeste et plus éloigné des zones résidentielles[378]. La commission est d'avis que ce concept pourrait surement être amélioré à nouveau sans nuire à la fluidité du camionnage.

Concernant le viaduc du port, l'APM insiste sur l'importance stratégique de ce nouvel aménagement menant au lien routier projeté, solution optimale quant à l'enlèvement potentiel de 1700 camions par jour du réseau routier local[379]. L'APM mentionne une croissance totale de camions reçus au port, de 2500 aujourd'hui, à 3900 prévus en 2024. Quant au concept d'un viaduc plutôt qu'un tunnel pour traverser la rue Notre-Dame, la commission retient l'argument quant à la présence de l'immense égout collecteur sous la rue empêchant tout concept de lien souterrain.

Recommandation #15
La commission recommande à la Ville et à son partenaire, l'Administration portuaire de Montréal, de procéder avec l'avant-projet du viaduc qui enjambe la rue Notre-Dame, à la condition que ce projet soit jumelé à la fermeture de l'accès Viau du Port de Montréal.

Concernant le lien routier projeté et la jonction entre l'avenue Souligny et le nouveau boulevard de l'Assomption, de nombreux citoyens ont exprimé des craintes, voire des objections, quant à son design qui a été qualifié de profil autoroutier bruyant, notamment à cause de l'échangeur Souligny-Assomption en boucle[380]. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal l'exprime clairement, le concept de boucle est *« parfaitement incompatible avec le concept d'écoparc industriel et la vision de développement du secteur*[381] ».

Lors des séances d'information, la Ville a souligné que le design du lien routier n'est qu'un « *concept opérationnel*[382] », « *qu'on va raffiner … dans les avant-projets*[383] ». La commission a

[378] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 43
[379] L'Administration portuaire de Montréal, doc. 8.12, p. 6
[380] Voir chapitre 2.4 4 - Projets de viaduc et de prolongement des liens routiers
[381] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 15
[382] Daniel Beaulieu, doc. 7.1, p. 18, L. 525; Claude Deschambaut, doc. 7.2, p. 94, L. 2805-2810
[383] Daniel Beaulieu, doc. 7.1, p. 18, L. 525

pris note, par ailleurs, de la volonté de la Ville d'intervenir pour sauvegarder ou créer des espaces verts et des îlots de fraîcheur[384]. Dans le contexte de la boucle, il serait donc plus intéressant de diminuer l'emprise au sol en cherchant un design de circulation permettant la sauvegarde d'un maximum de terrain possible, tel par exemple, le design de l'intersection A-13 vers A-20 sous la voie ferrée, utilisant un concept de tunnel en courbe, plutôt qu'une boucle en surface. La commission est d'avis que de l'espace pour le verdissement serait ainsi probablement libéré, et qu'il est possible de supposer que ceci étoufferait le bruit des camions, répondant ainsi à deux préoccupations majeures des citoyens.

Recommandation #16
La commission recommande à la Ville d'explorer avec ses partenaires d'autres options au design de la boucle reliant l'avenue Souligny et le boulevard de l'Assomption afin de réduire l'emprise au sol et de sauvegarder le potentiel vert du terrain.

Modifications aux rues Haig et Tellier

La rue Haig est une des rues du secteur très affectée par la circulation du camionnage. Il a été porté à l'attention de la commission que la rue Haig sert à un trafic de camionnage lourd local presque à toute heure du jour et de la nuit. Or, la rue Haig est bordée d'une quarantaine de petites maisons unifamiliales sur le côté est depuis la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Ontario. Le côté ouest de la rue n'est qu'un long mur de maçonnerie fermant la propriété de la base militaire de Longue-Pointe, mais ayant l'effet pervers de refléter le bruit du trafic vers les maisons en face.

L'étude sonore dans le secteur révèle une moyenne de 62,8 dBA sur 24 heures sur ce tronçon de la rue Haig[385]. La commission prend note que la moyenne tolérable maximale dans les quartiers résidentiels, selon les normes de la SCHL, est de 55 dBA. Dans le tableau des données brutes pour ce tronçon, le trafic constant de camions commence dès 5 h et ne s'estompe que vers 19 h, avec des sommets constants entre 70 et 80 dBA, considérés comme invivables selon la SCHL. Un trafic moins intense, mais aussi bruyant continue jusqu'à 1h15 de la nuit.

La commission est d'avis que ce bruit abusif doit stopper sur cette rue résidentielle, moyennant une alternative acceptable permettant aux camions d'accéder aux entreprises qui sont au nord de la rue Ontario, ou qui transitent par la rue Haig. La commission note que la rue Tellier, derrière ces entreprises, est en lien direct avec la A-25, mais elle arrête en boucle à quelques mètres des bâtiments. Il serait pertinent d'explorer les options pour permettre l'accès aux entreprises de la rue Haig par l'arrière, en utilisant la rue Tellier.

[384] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 40; Érik Provost, doc. 7.2, p. 49, L. 1463-1465
[385] Étude du climat sonore dans le secteur de planification Assomption Sud-Longue-Pointe, doc. 3.4, p. 10, Tableau VI, Résultats des mesures 24h –Avant travaux

Recommandation #17
La commission recommande d'étudier dans les meilleurs délais la possibilité de fermer la rue Haig à tout trafic de camionnage.

3.4.2 Transport actif et collectif

D'emblée, la Ville reconnaît que le secteur n'est pas configuré pour favoriser les transports actifs et collectifs « *Le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe n'est pas aménagé pour faciliter les déplacements à pied ou à vélo. Bien qu'il offre une certaine desserte en transport collectif, celle-ci mériterait grandement d'être bonifiée, notamment pour faciliter l'accès aux travailleurs, actuels et futurs*[386]. » Les participants ont confirmé ce diagnostic. Néanmoins, la commission est d'avis que la bonification du réseau cyclable, tel que proposé dans le document de vision, est à réaliser dans les plus brefs délais.

À l'instar de plusieurs participants, la commission voit le prolongement de la piste cyclable Souligny vers l'ouest comme un élément clé; cette intervention devrait être priorisée. Ce prolongement est projeté depuis plus de 15 ans[387]. Ce passage suit d'ailleurs le tracé du Réseau express vélo (REV), qui prévoit désenclaver l'écoparc et les quartiers résidentiels vers l'Est.

Quant à la proposition d'aménager un corridor de transport actif multifonctionnel sécuritaire lors du prolongement du boulevard de l'Assomption, la commission, tout comme plusieurs participants, considère ce lien important, bien que des enjeux de sécurité et de convivialité soient soulevés par des citoyens.

Les sentiers

Plusieurs citoyens ont interpellé la commission sur l'aménagement de sentiers pédestres, qui permettraient de relier les lieux de travail ou de résidence aux transports collectifs, ou tout simplement désenclaver les quartiers.

Un aménagement — en propre et sécuritaire — permettant de relier la rue Tellier en transport actif est suggéré afin de désenclaver le secteur Haig-Beauclerk vers Mercier-Est[388]. Dans certains cas, l'achat de terrain ou une entente avec les propriétaires seront nécessaires. C'est le cas du terrain fermé d'une clôture appartenant à Napa-Pièces d'auto et qui servait de lien pédestre informel pour les travailleurs voulant rejoindre l'autobus Langelier[389].

[386] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 41
[387] Ville de Montréal, conférence de presse, 4 juillet 2014, *Aménagement de l'antenne Longue-Pointe*
[388] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9.2, L. 198-200
[389] Isabelle Durand, doc. 8.28, p. 12

Par ailleurs, pour d'autres sections du territoire, la commission note que le CN précise dans son mémoire que *« lorsqu'il est sécuritaire de le faire [il] est ouvert à la mise en place de nouveaux passages à niveau piétonniers*[390] *».* La commission estime que la Ville devrait intégrer cette réflexion au développement de sa vision. Dans la mesure du possible, ces liens devraient être multifonctionnels et favoriser la convivialité.

Recommandation #18
En matière de transport actif, la commission recommande :

- ***de prolonger immédiatement la piste cyclable Souligny en créant un lien temporaire pour la relier au quartier Viauville;***
- ***d'aménager des sentiers en propre et sécuritaires, par exemple en suivant la ligne de désir existante entre les rues Beauclerk et Tellier.***

En matière de transport collectif, l'énoncé de la Ville appuie une desserte structurante longeant la rue Notre-Dame et une nouvelle ligne d'autobus sur le prolongement du boulevard de l'Assomption. Elle reconnaît, à l'instar de nombreux citoyens, que le transport collectif nécessite des améliorations dans le secteur[391]. La commission accueille favorablement la proposition de desserte structurante longeant la rue Notre-Dame. La Ville estime que ce lien de transport collectif facilitera l'ensemble des déplacements dans tout l'est de Montréal. La rue Notre-Dame sera « *l'axe privilégié pour implanter un mode structurant de transport collectif, au bénéfice de l'ensemble des milieux de vie et des secteurs d'emplois desservis…* [392] » Bien que quelques intervenants aient suggéré que ce lien passe plus au nord du secteur[393], la commission estime que la mise en place de ce lien sur Notre-Dame Est est pertinente compte tenu de la proximité de l'écoparc et du port, donc de milliers de travailleurs.

Concernant le réseau d'autobus, l'écoparc et ses secteurs résidentiels sont actuellement desservis par quatre lignes qui mènent les passagers vers des stations de métro de la ligne verte[394]. Ces lignes traversent essentiellement les zones résidentielles et ne sont pas facilement accessibles aux travailleurs. Si on conserve le statu quo, le développement de l'emploi dans l'écoparc risque de se traduire par une augmentation du nombre de véhicules individuels. Afin de réduire l'utilisation de l'automobile, il faut améliorer la desserte en transport collectif. Plusieurs intervenants ont également souligné le rôle important que joue le transport collectif dans le développement économique, la réduction des GES et des nuisances[395].

[390] Amélie Desnoyers, doc. 8.30, p. 15; CN, doc. 8.32, p. 7
[391] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 43
[392] Vrille de Montréal, doc.4.2, p. 45-46
[393] Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 8.9, p. 5; Daniel Chartier, doc. 8.4.1, p. 1 et doc. 8.4.2, L. 1037-1038, L. 1082-1085, L. 1095 et L. 1065-1068
[394] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 25
[395] Voir Chapitre 2.4.3 - Transports collectifs

Afin de favoriser l'utilisation du transport en commun, la commission suggère d'innover et d'implanter une desserte des principales entreprises et des secteurs résidentiels par des minibus électriques télépilotés, avec pour points d'ancrage le métro Assomption et la desserte structurante de Notre-Dame. La Ville en fait présentement l'expérience entre le métro Viau et le marché Maisonneuve[396]. L'écoparc offre un territoire intéressant pour poursuivre et raffiner l'usage de ces navettes télépilotées, celles-ci étant liées à l'utilisation de l'intelligence artificielle. La STM, dont le garage pour véhicules électriques s'installera dans l'écoparc, pourrait être étroitement associée au projet. Cela aurait pour effet de réduire la circulation dans l'écoparc, de réduire les espaces nécessaires au stationnement des véhicules privés, et d'optimiser la connexion au réseau de la STM. Afin de trouver des solutions, Mercier-Ouest Quartier en Santé, invite la STM *« à travailler plus étroitement avec la population et les travailleurs du secteur*[397] *»*.

Recommandation #19
En matière de transport collectif, la commission recommande :

- ***d'aller de l'avant avec le projet de desserte de transport collectif sur la rue Notre-Dame;***
- ***d'assurer une meilleure desserte de l'Écoparc, par exemple par autobus et par l'implantation d'un service de navettes électriques télépilotées.***

La sécurité

Les citoyens souhaitent pouvoir se déplacer de manière sécuritaire, à pied ou à vélo, au sein de leurs quartiers et entre ceux-ci[398].

Le corridor cycliste de la rue Notre-Dame et son trottoir sont difficilement praticables et perçus comme dangereux, notamment à cause de la présence, à quelques mètres, de nombreux véhicules lourds, de poussières et d'émanations. La Ville est consciente de la situation[399]. La commission est d'avis qu'un effort immédiat et important doit être fait pour sécuriser le lieu. Par exemple, la réfection de la chaussée de la rue Notre-Dame et son nettoyage régulier afin de limiter les poussières. Ce tronçon de la piste cyclable est d'abord utilitaire; la sécurité des uns et des autres doit primer.

Il est important, dans un tel environnement, que tous redoublent de prudence. L'information et la sensibilisation sont des outils à utiliser. Les risques d'accident sont élevés. Il est facile d'oublier

[396] Ville de Montréal, Projet pilote : navette autonome, https://Ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,143244932&_dad=portal&_schema=PORTAL (page consultée le 08 aout 2019)
[397] Mercier-Ouest Quartier en Santé, doc. 8.31, p. 4
[398] Caroline Michaud, doc. 9.3
[399] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 45

que quelques milliers de résidents vivent au cœur de cet espace. La commission est d'avis que des actions d'information devraient être régulièrement menées auprès des résidents et usagers de l'écoparc. Une signalisation rappelant la présence d'habitations pourrait aussi être installée[400].

Recommandation #20
En matière de sécurité des transports, la commission recommande :

- ***de sécuriser les déplacements en transports actifs sur Notre-Dame Est, notamment pour favoriser la cohabitation entre piétons, cyclistes et véhicules;***
- ***d'entreprendre régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la sécurité et au partage de la route auprès des entreprises, travailleurs et résidents du secteur.***

3.4.3 Plan de gestion des déplacements

En matière de mobilité, la commission note que l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve s'est récemment doté d'un plan local de déplacements[401]. Ce plan a peu abordé les défis de la zone à l'étude qui ne représente qu'une partie restreinte du territoire de l'arrondissement. La requalification de ce secteur industriel devrait générer l'arrivée de plus de travailleurs, causant davantage de trafic, nuisances et pollution, comme l'ont souligné plusieurs[402]. L'écoparc gagnerait à mieux planifier les déplacements générés par ses activités économiques. Un outil a été pensé à cet effet : les plans de gestion des déplacements (PGD) pour les lieux de travail. Lors de la soirée d'information, la Ville s'est dite ouverte à l'idée d'adopter cet outil pour l'écoparc[403].

Les PGD visent à mieux planifier les déplacements des travailleurs qui font la navette entre le travail et la maison. L'écoparc devrait en généraliser l'usage et pourrait s'inspirer de l'expérience de l'arrondissement de Saint-Laurent qui l'impose aux grandes entreprises. Cette règlementation demande à l'employeur de se fixer des objectifs de diminution de l'utilisation de l'auto solo, de proposer à ses employés plusieurs incitatifs visant le covoiturage, ainsi que l'utilisation des transports actif et collectif. Les entreprises doivent mettre à jour leur plan aux trois ans. Cette règlementation pourrait s'appliquer dans l'écoparc lors de demande de permis pour toute nouvelle construction, agrandissement ou réfection d'un bâtiment qui dispose de plus de 50 cases de stationnement.

Recommandation #21

[400] Yuliya Bodryzlova, doc. 9.2; Grégoire Claveria, doc. 9.2; Élise Morin, doc. 9.3
[401] Plan local de déplacements 2017-2027, Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, doc. 4.18
[402] Voir chapitre 2.4.4 - Projet de viaduc et de prolongement des liens routiers
[403] Daniel Mathieu, doc. 7.2, L. 450

Afin de réduire l'attractivité de l'automobile individuelle, la commission recommande que l'offre d'alternatives soit développée dans l'Écoparc, par exemple en imposant les plans de gestion des déplacements aux entreprises.

En terminant, mentionnons qu'en matière de transport partagé ou d'offres variées pour composer un cocktail de transport durable, peu d'options sont offertes aux travailleurs et aux résidents du secteur. Bixi, véhicules en libre-service, bornes de recharge électrique, sont autant d'éléments absents du territoire. La commission, comme plusieurs participants[404], est d'avis qu'il faut modifier cette situation.

3.5 Milieux naturels, parcs et verdissement

Afin « *d'offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire*[405] *»* dans l'écoparc industriel, la Ville a énoncé trois grandes orientations, dont l'une concernant la gestion écologique du territoire. Elle identifie la végétalisation et le verdissement du secteur comme objectif important. Le verdissement, la végétalisation, la plantation d'arbres, les îlots de chaleur, les corridors écologiques ont été identifiés par la Ville comme des enjeux très sérieux. La commission a aussi entendu les citoyens qui sont aussi très préoccupés par les questions d'espaces naturels. Plusieurs participants en ont traité dans leurs interventions[406]. Ils demandent le respect des politiques environnementales et plus d'investissement dans les plans triennaux pour les espaces verts.

3.5.1 Préserver trois espaces écologiques à valeur élevée

Dans son document de vision, la Ville déclare vouloir intervenir spécifiquement sur le verdissement et précise les objectifs suivants : préserver les espaces verts et les mettre en valeur; aménager des espaces publics de qualité et en quantité suffisante pour offrir des occasions de sociabilité et de détente; aménager des espaces verts et parcs[407]. La Ville déclare avoir « *l'intention de profiter de chaque opportunité pour maximiser la présence des espaces verts dans le secteur. Évidemment, il y a toujours des enjeux de faisabilité que ça soit techniques ou financiers qui se présentent, mais (…) c'est vraiment la volonté de la Ville d'avoir un réseau d'espaces publics et qu'il soit vert le plus possible, en préservant le plus possiblement également les écosystèmes qui sont en place*[408] *»*. La commission accueille favorablement ces engagements.

C'est dans ce contexte que la commission a entendu les participants qui demandent que soient protégés les trois écosystèmes suivants :

[404] Vincent Obry-Legros, doc. 9.3; Danielle Daloe, doc. 9.3; Bernard Lefebvre, doc. 9.8
[405] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35
[406] Voir Chapitre 2.3.2- Espaces verts et parcs publics
[407] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 35, 41-42
[408] Érik Provost, doc. 7.1, p. 75, L. 2250

1— L'espace triangulaire sur le côté nord de la rue Notre-Dame, à l'ouest du futur prolongement du boulevard de l'Assomption et au sud de la future bretelle-viaduc au port, contenant le dernier tracé topographique humide reconnaissable du ruisseau de la Grande Prairie (ruisseau Molson), y compris des arbres matures typiques des berges de ruisseaux, et surtout de quelques très rares ormes d'Amérique survivants. Cette zone unique dans le secteur possède une grande valeur écologique et offrirait un relais de fraîcheur pour la piste cyclable de la rue Notre-Dame.

2— Les terres marécageuses saisonnières situées dans la partie sud du grand terrain du MTMDET et d'Hydro Québec, localisé au sud de la rue Hochelaga, soit le lieu bordant le côté nord et le côté est des deux voies ferrées du CN, et situé à l'ouest du Complexe 5600 et du futur boulevard de l'Assomption. Ce lieu serait la dernière grande réserve de prairie humide associée au ruisseau de la Grande Prairie (ruisseau Molson). Il serait souhaitable d'en préserver au moins une partie.

3— Le terrain humide créé par le réservoir d'eau, abandonné, de la Montreal Locomotive Works et contigu au parc Rougemont, forme une rare oasis naturelle pleine de roseaux et fourmillante de vie, contenant une population permanente de grenouilles léopards et saisonnière de canards et de carouges à épaulettes. Cet espace offrirait une occasion d'interface, de détente et de sociabilité entre les résidents du quartier Guybourg et les employés des zones d'emplois adjacentes s'il était annexé au parc Rougemont[409].

La commission reconnaît la valeur de ces sites écologiques et propose d'étudier la possibilité de les conserver en tout ou en partie. La commission souligne également qu'il y a urgence d'agir pour que ces zones ne soient pas détruites avant qu'elles ne soient étudiées.

Recommandation #22
La commission recommande d'entreprendre rapidement des études en vue de préserver le maximum de ces trois sites écologiques :

- ***les deux sites associés à l'ancien ruisseau de la Grande Prairie, qui pourraient être incorporés à un éventuel projet de bassins humides;***
- ***l'ancien réservoir MLW, qui pourrait s'inscrire dans un projet d'agrandissement du parc Rougemont.***

3.5.2 Eaux pluviales et commémoration du ruisseau de la Grande Prairie

Dans son document de vision, en matière de gestion écologique du territoire, la Ville confirme son intention, entre autres, de « *prévoir des aménagements favorisant l'absorption et la récupération des eaux pluviales (noue, jardin de pluie, fossé végétalisé, bassin de rétention, etc.)*

[409] Voir chapitre 2.3.2 – Milieux humides et hydriques

[et de] constituer un réseau d'espaces végétalisés accessibles au public (promenade, corridor écologique, place publique, etc.)[410] ». La commission est d'avis qu'il faut confirmer ces orientations; elles sont nécessaires pour le territoire.

Lors des séances d'information, la Ville a précisé son intention : « *d'utiliser et de mettre en valeur les eaux de pluie puis de traiter le ruissellement de surface différemment, de faire de la rétention puis de faire des bassins humides qu'on peut justement gérer, parce que c'est de l'eau de pluie, c'est de l'eau propre, et de commémorer le ruisseau la Grande-Prairie*[411] *»*. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal et d'autres participants soulignent que le corridor de l'ancien ruisseau de la Grande Prairie (ruisseau Molson) demeure toujours un corridor important de ruissellement des eaux de pluie[412].

Le mémoire citoyen des AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie énonce clairement ce principe des corridors écologiques : « *Considérer ces différentes friches à partir de leurs attributs spécifiques, sans tenir compte de contexte global d'interconnectivité constituerait une entreprise vouée à l'échec! Cela signifie donc qu'un boisé ou un petit espace vert du secteur Assomption Sud ou Nord, qualifié faible en valeur écologique pour un ingénieur forestier devient essentiel et prioritaire lorsqu'on appréhende le développement écologique du corridor naturel*[413] *»*. La commission suggère d'étudier la possibilité de commémorer l'ancien ruisseau de la Grande Prairie (ruisseau Molson) ainsi que la possibilité de former un corridor écologique interconnecté, un réseau vert, qui pourrait jumeler des fonctions écologiques et récréatives.

Recommandation #23
La commission recommande qu'un aménagement favorisant l'absorption et la récupération des eaux pluviales avec bassins humides naturalisés soit réalisé à proximité du corridor prévu pour le nouveau boulevard de l'Assomption.

3.5.3 Les îlots de chaleur

Privilégier les aménagements paysagers durables qui réduisent les surfaces minéralisées (saillie végétalisée, terre-plein, mur végétalisé, etc.), privilégier des revêtements de surface perméables favorisant l'infiltration d'eau (noue végétalisée, tranchée filtrante, etc.) ou possédant un indice de réflexion solaire élevé (béton poreux, pavé alvéolé, pierre concassée, etc.), inciter l'aménagement de toitures et murs végétalisés, et assurer un encadrement de la rue et une amélioration de la qualité du paysage urbain par la plantation d'arbres et de végétaux[414] sont autant d'actions proposées par la Ville et qui devraient être confirmées dans le projet d'écoparc.

[410] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 42
[411] Daniel Beaulieu, doc 7.1, L. 1625
[412] Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.17, p. 9-10 et doc. 8.17.1, p. 4
[413] Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie, doc. 8.1, p. 9
[414] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 40-42

La Direction régionale de santé publique de Montréal encourage fortement la création d'îlots de fraîcheur afin de contrer les conséquences des épisodes de chaleur accablante[415].

La commission note que dans le document de vision de la Ville, le plus gros îlot de fraîcheur illustré à la page 28 n'existe plus, dû à la coupe totale d'arbres et le remblai du terrain de l'ancienne Canadian Steel Foundries. La commission note aussi que la présence d'îlots de chaleur dans ce secteur de la Ville est le plus important de l'est de Montréal, fait souligné et confirmé par la carte interactive du gouvernement du Québec. Cette carte interactive démontre que ce sont les toits métalliques des bâtiments industriels et les vastes terrains asphaltés qui leur sont associés qui provoquent des effets sévères de chaleur[416].

Par rapport à l'enjeu de la canopée dans le secteur, la Ville a déclaré lors des séances d'information : « *On a des îlots de chaleur importants. […]. Donc, dans l'aménagement des espaces publics, on souhaitera évidemment maximiser le verdissement et la superficie de la canopée*[417]*.* » L'indice de canopée dans Assomption Sud était de 4,73 % en 2015, donc extrêmement bas[418].

Plusieurs citoyens ayant participé à la consultation publique sont préoccupés par l'enjeu des îlots de chaleur et exigent des actions concrètes[419]. Les arbres qui composent la forêt urbaine de Montréal contribuent à marquer le paysage et à verdir le cadre de vie. Ils apportent un lot d'avantages environnementaux, sociaux et économiques qui incitent à augmenter le couvert arborescent. L'urgence et l'ampleur du travail à faire dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe ne sont plus à démontrer. La Ville doit se doter d'un plan précis pour modifier cette situation.

Le projet d'écoparc doit intégrer des dispositions concernant l'augmentation du verdissement sur le territoire de l'écoparc, par exemple, en exigeant un pourcentage minimum de verdissement de la superficie du terrain ou des bâtiments industriels existants, en partenariat avec leurs propriétaires. Pour les effets d'îlot de chaleur, le projet doit intégrer des dispositions concernant la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleur causés par les toits en exigeant, par exemple, des îlots de verdure, l'utilisation de revêtements de sol perméables pour les stationnements ou des toits écologiques.

Recommandation #24

[415] Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 8.15, p. 7
[416] Données Québec, Ilots de Chaleur/fraicheur urbains et température de surface, https://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/ilots-de-chaleur-fraicheur-urbains-et-temperature-de-surface/resource/82a3e8be-45d2-407e-8803-fcc994830fcc (page consultée le 08 août 2019)
[417] Érik Provost, doc. 7.2, p. 49, L. 1460-1465
[418] Information concernant la canopée, Direction de l'urbanisme, doc. 3.5, p. 1
[419] Voir Chapitre 2.3.1 – Nuisances et cohabitation

La commission recommande l'adoption d'un plan de verdissement établissant des objectifs spécifiques, une règlementation et des actions pour contrer les îlots de chaleur extrême, incluant des stationnements déminéralisés, des toits et murs végétalisés et la plantation d'arbres sur les terrains industriels.

Recommandation #25
La commission recommande la plantation d'arbres matures pour contrer les îlots de chaleur en intervenant dans les zones publiques.

3.6 Nuisances et acceptabilité sociale

La commission souhaite rappeler l'importance de l'enjeu des nuisances sur le territoire. Il a déjà été noté que 67,3 % des gens ayant exprimé leur opinion en ligne ont spécifié qu'*« Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire*[420] » est l'aspect le plus important du projet d'écoparc. Le document de vision de la Ville souligne aussi la présence de nuisances importantes et propose de s'y attaquer. La commission réitère son appui à cet aspect du projet. Elle estime toutefois qu'afin de regagner la confiance des résidents et des riverains du secteur, la Ville doit se doter immédiatement d'un plan d'action visant à mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances. À plus long terme, la commission est d'avis que la Ville doit intégrer à l'écoparc un dispositif visant à mesurer et surveiller en continu les nuisances générées par le transport et les activités industrielles sur tout le territoire.

3.6.1 Agir maintenant

Dans l'immédiat, il est important de diminuer les nuisances identifiées par les participants à la consultation. Plusieurs actions sont possibles; elles permettront d'améliorer la qualité de vie des résidents et riverains du secteur, mais aussi celle des travailleurs. Plusieurs interventions sont demandées par les citoyens. Par exemple : réasphalter la rue Notre Dame près des secteurs résidentiels; diminuer la présence de poussières, nettoyer les voies publiques de manière intensive et régulière; sauvegarder les zones vertes existantes; s'assurer du respect de la règlementation interdisant le camionnage de nuit; sensibiliser les entreprises afin qu'elles planifient la réduction de leurs nuisances (bruit, lumière, pollution, etc.). La commission est d'avis qu'agir maintenant pour corriger ces situations permettra de regagner la confiance des citoyens et, à terme, d'augmenter l'acceptabilité sociale du projet d'écoparc industriel.

3.6.2 Mesurer

Finalement, afin de développer un écoparc industriel exemplaire et assurer une saine cohabitation avec les zones résidentielles, la commission suggère d'étudier, de mesurer, de surveiller en continu les nuisances générées par le transport et les activités industrielles. La

[420] Synthèse des réponses du questionnaire pour la consultation sur le secteur Assomption Sud—Longue-Pointe, doc. 5.6, p. 6

commission salue l'engagement de la Ville qui entend mener une analyse approfondie des nuisances en prévision des travaux routiers à venir dans le territoire, ainsi que des études sur la qualité de l'air[421].

Il faut faire plus et instaurer dans l'écoparc un système de surveillance en continu et en toute transparence[422] pour les nuisances environnementales (bruits, vibrations, poussières, lumière artificielle) et la pollution atmosphérique. La Ville reconnaît d'ailleurs que des efforts substantiels doivent être déployés afin de trouver des solutions permanentes pour l'avenir[423].

Recommandation #26
La commission recommande une gestion des nuisances ambitieuse, appuyée par une surveillance automatique en continu (mesures, suivis), la publication des données récoltées en temps réel, et la recherche constante de solutions.

3.6.3 Nuisances sonores dans le quartier Viauville

La commission a entendu les préoccupations des riverains du secteur et particulièrement de Viauville. La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve résume bien les enjeux de nuisances dans ce quartier qui jouxte le secteur à l'étude : « *Le bruit et la poussière génèrent des nuisances pour le secteur Viauville. Ils ont été des déclencheurs importants de la mobilisation citoyenne à partir de 2016. L'étude acoustique réalisée en 2019 ne mesure pas les nuisances sonores actuelles pour les résidents de Viauville, qui sont voisin du triage ferroviaire Longue-Pointe (du CN) et du terrain vacant de la CSF. L'arrivée d'une entreprise sur ce terrain, afin de bénéficier d'un accès direct au port, pourrait entraîner une plus grande utilisation de ces voies ferrées pour déplacer des marchandises, ce qui risque d'augmenter le niveau de bruit pour les riverains*[424]. »

La commission note que le propriétaire actuel du terrain de l'ancienne Canadian Steel Foundries, Ray-Mont Logistiques, envisage un projet de logistique des conteneurs avec accès au CN via la cour Longue-Pointe et au port via son nouveau viaduc enjambant la rue Notre-Dame; « *Le nouveau viaduc routier proposé pour que les camions accèdent au port est également inquiétant en raison de sa proximité avec la résidence Grace Dart, ce qui semble aller à l'encontre de l'intention d'éloigner les sources de bruit des secteurs résidentiels*[425] ». Il a été porté à l'attention de la commission que ce lien routier aérien serait à environ 375 mètres de cette résidence.

Un dernier enjeu important sur le plan du vécu quotidien est celui des résidents de la coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville. Ils précisent : « *En effet, la butte érigée par Ray-Mont*

[421] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 59
[422] Veronick Raymond, doc. 7.4, p. 4, L. 104-105
[423] Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 30
[424] La table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8
[425] La table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 8.39, p. 8

Logistiques nous renvoie directement les sons émis par le CN et le port de Montréal (bruits de réparations de wagons, générés dans la cour Longue-Pointe du CN) et crée un effet de réverbération insupportable[426] ».

La commission note que la coopérative d'habitation, bâtie en 2004, est collée sur la ligne de propriété du CN sans pouvoir bénéficier des normes de sécurité et d'atténuation de bruit et de vibrations le long des voies ferrées proposées par le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréa*l et le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal*[427]. Ces nouvelles normes exigent, pour tout édifice résidentiel, un retrait de 30 mètres de la ligne de propriété ferroviaire, ou de 300 mètres s'il s'agit d'une cour de triage, ainsi que la construction d'un talus antibruit à l'intérieur de la zone protégée[428].

La commission note que les bâtiments résidentiels de la coopérative se situent à environ 20 mètres de la ligne de propriété du CN au niveau de la cour Longue-Pointe. La commission note aussi que la carte de classement des voies ferrées dans le schéma d'aménagement (Carte 24) est ambiguë à cet égard, mais chose certaine, le lieu est vaste, possède plusieurs voies ferrées et le CN s'en sert actuellement pour y réparer des wagons à conteneurs, endroit qu'il nomme « *La cour de triage Longue-Pointe* ». Dans son mémoire, le CN spécifie avoir modifié les heures d'activités de la cour de triage pour diminuer ses nuisances; « *Les réparations de wagons étaient effectuées uniquement la nuit à cet endroit. Elles ont désormais lieu en après-midi et en soirée. Les travaux après 22h sont exceptionnels*[429]*. »*

La commission note que si le CN reprenait ses activités de triage à cet endroit, afin de desservir de nouveaux clients dans le secteur et de réactiver son lien direct avec le port, la cour de triage pourrait alors prendre une importance considérable en termes de grondement de diésels, claquage de wagons et de grincement de roues. La commission est d'avis qu'il faut se préparer pour un éventuel développement, tout en répondant aux problèmes de bruit actuels avec une solution permanente et satisfaisante pour tous. La commission est d'avis que la Ville et le CN doivent collaborer afin de rendre possible la construction d'un talus pour mitiger les nuisances causées aux citoyens habitant à proximité du site.

Recommandation #27
La commission recommande d'entamer une négociation avec le CN en vue de construire un talus entre le quartier Viauville et la cour de triage Longue-Pointe, afin de protéger Viauville contre les nuisances occasionnées par la cour de triage.

[426] Collectif de résident-e-s de la coopérative Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.7, p. 9
[427] Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1
[428] Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1, p. 116-121, 171-172
[429] CN, doc. 8.32, p. 8

CONCLUSION

La consultation visait à discuter et bonifier une proposition de développement économique et d'aménagement d'un secteur industriel à requalifier. Au cœur de ce projet : faire cohabiter des zones industrielles et résidentielles, traversées par des infrastructures de transport. Le projet soumis à la consultation propose une approche ambitieuse d'écoparc qui remplace un projet de cité logistique dévoilé en 2015, projet qui avait suscité beaucoup d'opposition à l'échelle locale. Les résidents et riverains du secteur qui subissent un niveau élevé de nuisances demandaient à la Ville de faire mieux, d'améliorer leur qualité de vie et s'opposaient à cette « *cité logistique* ». Ils demeurent aujourd'hui très préoccupés par la nouvelle proposition.

La commission reconnaît et salue la volonté exprimée par la Ville de faire un projet innovant, qui prend en compte la qualité de vie des résidents. Le projet d'écoparc soumis à la consultation vise un développement économique dans une logique de développement durable, comprenant un engagement clair à réussir un maillage entre zone d'emploi et zone résidentielle sur de nouvelles bases, permettant la saine cohabitation. Cette vision devra se déployer en réalisant des aménagements de grande qualité et c'est dans cet esprit que la commission a formulé ses recommandations.

La proximité de la station de métro, du port et de l'autoroute 25, la présence de terrains de superficies importantes à requalifier ainsi que le prolongement prévu du boulevard de l'Assomption contribueront à la consolidation de ce secteur à des fins résidentielles et d'emploi. La commission accueille favorablement la vision de développement économique et les aménagements proposés, mais elle recommande également plusieurs actions pour les bonifier.

Alors que les projets associés au développement de l'écoparc sont bien définis (prolongement du boulevard de l'Assomption, garage STM, poste d'Hydro-Québec, viaduc du Port de Montréal), l'aménagement et les actions requises pour transformer le secteur et développer la saine cohabitation restent à ce jour à définir et planifier. La consultation publique a lancé des pistes et révélé des désirs citoyens. La commission est d'avis que le projet doit être des plus ambitieux et innovant, permettant d'inspirer non seulement la relance du secteur, mais aussi de l'est de la Ville.

La préoccupation première de nombreux citoyens demeure la qualité de vie pour les résidents et les riverains du secteur. À moyen et long terme, l'aménagement pourra transformer le lieu et contribuer à la saine cohabitation des usages, mais à court terme, des actions s'imposent. Ceci permettra de rapidement corriger des situations ayant des impacts immédiats sur la qualité de vie des gens et des travailleurs de la zone. En diminuant les nuisances actuelles, l'administration municipale contribuera concrètement au bien-être des citoyens, ce qui permettra à terme d'améliorer le dialogue et l'acceptation sociale des futurs projets liés au développement économique, ce qui est souhaitable.

Fait à Montréal, le 20 août 2019.

Isabelle Beaulieu
Présidente de commission

David Hanna
Commissaire

Bruno-Serge Boucher
Commissaire

2017
2018
SYNERGIE
Québec
20
1 000
180
Financement,
accompagnement
et formation pour

Oculus

Québec
LES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat
L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du comité exécutif le mandat d'assurer la tenue d'une démarche de consultation publique portant sur la vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe.

La consultation publique
L'Office rendait disponible sur son site Internet la documentation relative à la consultation publique à partir de la mi-janvier 2019.

Pour diffuser l'information relative aux consultations publiques, l'OCPM s'appuie aussi sur une communauté de citoyens et d'organismes qui suivent ses activités. Ainsi, la présente consultation a été annoncée aux plus de 7 500 abonnés à son infolettre, aux 11 000 abonnés à ses pages Facebook et Twitter; également, plus de 37 000 dépliants ont été distribués.

Une rencontre de préconsultation avec des experts de la logistique, de l'économie et de la synergie industrielle a eu lieu le 22 janvier 2019 aux bureaux de l'Office.

Une activité de portes ouvertes a eu lieu le 12 mars 2019 au Plaza Antique situé au 6086 Sherbrooke Est. 27 acteurs du secteur étaient présents et environ 250 participants sont venus visiter les différents kiosques.

La commission a tenu deux séances d'information les 12 et 14 mars 2019 au Plaza Antique. Ces deux soirées d'information furent intégralement webdiffusées sur Facebook et sur le site de l'Office. Plus de 1191 personnes ont visionné ces soirées, en direct ou en différé. La commission a ensuite tenu trois séances d'audition des opinions les 23 et 24 avril 2019.

La commission et son équipe
Isabelle Beaulieu, présidente de la commission
Bruno-Serge Boucher, commissaire
David Hanna, commissaire
Matthieu Bardin, secrétaire-analyste
Andréanne Bernier, analyste

L'équipe de l'OCPM
Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications
Louis-Alexandre Cazal, webmestre
Hadrien Chénier-Marais, responsable de la mobilisation et de la participation en ligne

Luc Doray, secrétaire général
Élisabeth Doyon, designer multimédia
Marina Jolly, Analyste
Laurent Maurice Lafontant, adjoint à la logistique
Lizon Levesque, adjointe administrative
Anik Pouliot, directrice des communications
Joseph Tchinda Kenfo, analyste
Nicole Uwimana, responsable de l'accueil
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Les porte-paroles et les personnes-ressources
Pierre-Paul Savignac, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Ville de Montréal
Daniel Mathieu, commissaire au développement économique, Service de développement Économique, Ville de Montréal
Érik Provost, conseiller en aménagement – Chef d'équipe, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal
Daniel Beaulieu, Ingénieur charge de planification, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal
Réjean Boisvert, Chef de division Urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

Les kiosques des portes ouvertes
Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
Atelier d'histoire Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
Canadien National (CN)
CargoM
Coalition Sauvons le ruisseau Molson & Amis du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie
Collectif en environnement Mercier-Est
Collège de Maisonneuve
Comité en mobilité active
Conseil régional de l'environnement de Montréal
Décathlon Canada
Division de la géomatique de la Ville de Montréal
Garnison Montréal des Forces armées Canadiennes
Hydro-Québec
Mercier-Ouest Quartier en Santé
Ministère de l'Économie et de l'Innovation
Ministère des Transports du Québec
Mouvement citoyen : Mobilisation 6600
Office de consultation publique de Montréal
PME-MTL Centre-Est
Port de Montréal
Programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) Guybourg--Longue-Pointe

STM
Synergie Montréal
Ville de Montréal, notamment le service de développement économique

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription) 12 mars

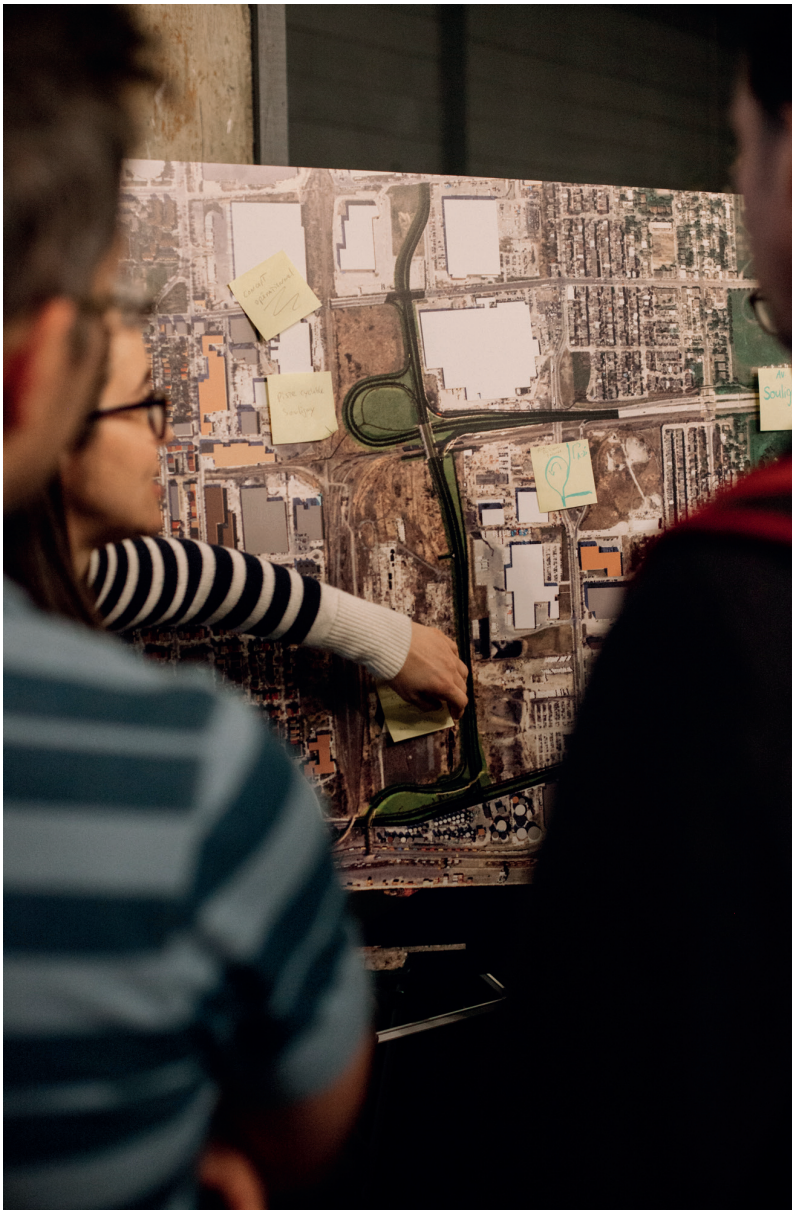
Anaïs Houde
François Gagnon
Monique Normand
Patricia Clermont
Robert Viau
Marie-Claude Lamoureux
Julien Bourbeau
Lucie Beaudoin
Raymond Moquin
Émilie Dupuis
Bernard Bossé
France Hamel
Laurent Lemieux
Grégoire Claveria
Laurie Damme

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription) 14 mars

Carl Bégin
Gaston Bérubé
Pascal Gaudette
Daniel Vanier
François Caron
Amélie Desnoyers
Monique Normand
Martin St-Georges
Mireille Goulet
Daniel Vanier
Isabelle Durand
François Caron
Mireille Goulet
Carl Bégin
François Caron
Daniel Vanier
Anaïs Houde
Yamina Chekri*
John Clarke*
Daniel Chartier*
Jérémy Hamel*
Louis-Philippe Véronneau*

*Questions lues

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis une opinion écrite avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 8.



Annexe 2 – La documentation

1. PROCÉDURES ET OBJET DU MANDAT

- 1.1 Sommaire décisionnel
- 1.2 Recommandation
- 1.3 Pièce jointe au dossier
  - 1.3.1 Secteur Assomption Sud–Longue-Pointe – Orientations préliminaires
- 1.4 Résolution CE18 1201 – Séance ordinaire du mercredi 4 juillet 2018

2. DÉMARCHE DE CONSULTATION

- 2.1 Dépliant

3. **DOCUMENTATION DÉPOSÉE PAR LA VILLE DE MONTRÉAL ET L'ARRONDISSEMENT DE MERCIER–HOCHELAGA-MAISONNEUVE**

- 3.1 Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe
- 3.2 Document présenté par la Ville de Montréal en séance d'information, 12 et 14 mars 2019
- 3.3 Document tripartite sur la mobilité « *Un projet de mobilité intégré à l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie* »
- 3.4 Étude du climat sonore dans le secteur de planification Assomption Sud–Longue-Pointe
  - 3.4.1 Précisions de la Ville de Montréal concernant la substance et l'utilisation de l'étude
- 3.5 Informations concernant la canopée, Direction de l'urbanisme
  - 3.5.1 Plan canopée 2015, pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe
- 3.6 Information foncière des espaces pour lesquels la Ville de Montréal a reçu une question (référence : suite de la période des questions du public, 14 mars 2019)
- 3.7 Informations complémentaires 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

4. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES ET LIENS UTILES

- 4.1 Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
- 4.2 Plan d'urbanisme, chapitre de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve)
  - 4.2.1 PPU Assomption Nord, Règlement 04-047-175, Ville de Montréal
- 4.3 Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
- 4.4 Règlement sur les PIIA - secteur "Cité logistique", Règlement 01-275-112
- 4.5 Données socio-économiques - District Maisonneuve--Longue-Pointe, 2017
- 4.6 Plan d'action "bâtir Montréal"
- 4.7 Plan Montréal durable 2016-2020

4.8 Plan d'action canopée 2012-2021
4.9 Plan de transport - 2008
4.10 Rapport de consultation publique de l'OCPM - PPU Assomption Nord
4.11 Portail de la Ville de Montréal pour le secteur Assomption Sud - consultations antérieures - 2017
4.12 Décret Notre-Dame, 2002
4.12.1 Rapport d'enquête et de consultation publique du BAPE - Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, 2002
4.13 Répertoire des terrains contaminés au Québec
4.14 Carte du Terminal Maisonneuve
4.15 Portail : zone industrialo-portuaires (Ministère de l'Économie et de l'Innovation du Québec)
4.15.1 Carte des zones industrialo-portuaires de Montréal
4.16 Rapports annuels du Port de Montréal
4.17 Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains, Institut national de santé publique du Québec
4.18 Plan local de déplacements 2017-2027, Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
4.18.1 Présentation des actions, Plan local de déplacements 2017-2027, Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
4.19 Îlots de chaleur/fraîcheur urbains et température de surface, Données Québec.

5. TRAVAUX DE LA COMMISSION

5.1 Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec la Ville de Montréal – 31 janvier 2019
5.2 Compte-rendu de la rencontre de préconsultation avec des experts de la logistique, de l'économie et de la synergie industrielle – 22 février 2019
5.3 Courrier de Ray-Mont Logistiques à la commission : kiosque d'information – 4 mars 2019
5.4 Questions de la commission, adressées à la Ville de Montréal, à la suite des séances d'information du 12 et 14 mars 2019
5.4.1 Réponses de la Ville aux questions de la commission, 8 avril 2019
5.5 Demande de complément de réponse adressée par la commission à la Ville de Montréal, 12 avril 2019
5.5.1 Réponse de la Ville à la question de la commission, 12 avril 2019
5.6 Synthèse des réponses du questionnaire pour la consultation sur le secteur Assomption Sud—Longue-Pointe
5.6.1 Données brutes – fichier 1
5.6.2 Données brutes – fichier 2

6. DOCUMENTS ET VIDÉOS PRÉSENTÉS AUX KIOSQUES D'INFORMATION

6.1 Atelier d'histoire Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
6.1.1 Présentation du kiosque.

6.1.2 Couverture de l'ouvrage « *Hochelaga-Maisonneuve en trois temps : 3ème temps, les années citoyennes 1950-1990* »
6.1.3 Ancienne carte postale
6.1.4 Couverture de l'ouvrage « *L'histoire du logement ouvrier à Hochelaga-Maisonneuve* »
6.1.5 Couverture de l'ouvrage « *Le Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine* »
6.2 CargoM et Association du camionnage du Québec
6.2.1 Présentation 1 du kiosque
6.2.2 Présentation 2 du kiosque
6.2.3 Pourquoi choisir Montréal?
6.2.4 Why choose Montreal?
6.3 Service de développement économique de la Ville de Montréal
6.3.1 Présentation du kiosque
6.3.2 Plan d'action en développement économique du territoire « ISO 14001 territoires »
6.4 Canadien National (CN)
6.4.1 Présentation du kiosque
6.5 Coalition Sauvons le ruisseau Molson & Amis du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie
6.5.1 Présentation du kiosque
6.5.2 Scénarios d'intersection pour un accès fluide au Port de Montréal par la rue Dickson
6.5.3 « *Le bruit et la santé - État de situation — île de Montréal* », Service Environnement urbain et saines habitudes de vie (SEUSHV) de la Direction régionale de santé publique
6.5.4 Carte des priorités de conservation pour le scénario biodiversité et fraîcheur
6.5.5 Unification d'un chapelet de boisés. Création d'une trame verte et bleue dans l'axe du ruisseau de la Grande-Prairie
6.5.6 Affiche « *proposition d'aménagement* »
6.5.7 Boisés Assomption Sud et Nord
6.5.8 Corridor écologique du nord au sud - Coalition Sauvons le ruisseau Molson (15-18, Radio-Canada)
6.5.9 Plan directeur - avant-après - Assomption Sud et Nord
6.5.10 Plan directeur - avant-après - Assomption Sud
6.5.11 Plan directeur - avant-après - Rosemont à Anjou
6.5.12 Un ruisseau coule sous les rues Dickson et Lacordaire
6.6 Collectif en environnement Mercier-Est
6.6.1 Présentation du kiosque
6.6.2 Bilan des activités 2017-2018; Perspectives 2018-2019
6.6.3 Mémoire à l'occasion de la consultation publique concernant le projet de la cité de la logistique, par Raymond Moquin, président du collectif en environnement mercier-est, 30 janvier 2017

6.6.4 Mémoire du collectif en environnement Mercier-Est (cem-e) la cité de la logistique : « *Faute de réponses, un moratoire doit être imposé* »
6.6.5 Plateforme pour le développement du réseau de transport en commun de Mercier-Est et de l'est de l'île de Montréal
6.6.6 Un plan pour le développement du réseau cyclable de Mercier-Est
6.7 Collège de Maisonneuve
6.7.1 Présentation du kiosque
6.7.2 Projet d'un pôle d'innovation en développement durable – 1
6.7.3 Projet d'un pôle d'innovation en développement durable – 2
6.7.4 Projet d'un pôle d'innovation en développement durable – 3
6.7.5 Projet d'un pôle d'innovation en développement durable – 4
6.8 Comité en mobilité active
6.8.1 Présentation du kiosque
6.9 Conseil régional de l'environnement de Montréal
6.9.1 Présentation du kiosque
6.9.2 Enjeux de cohabitation des usages, de mobilité, et d'écologie
6.9.2.1 Note relative à la lecture du document
6.9.3 Propositions pour une meilleure qualité de vie et plus de résilience à l'échelle des quartiers
6.9.3.1 Note relative à la lecture du document
6.10 Décathlon Canada
6.10.1 Présentation du kiosque
6.10.2 Projet de centre de distribution
6.11 Forces armées Canadiennes : Garnison Montréal
6.11.1 Présentation du kiosque
6.11.2 Panneau de présentation 1
6.11.3 Panneau de présentation 2
6.12 Hydro-Québec
6.12.1 Présentation du kiosque
6.12.2 Information : Poste Hochelaga à 315-25 kV et lignes d'alimentation à 315 kV
6.12.3 Poste Hochelaga à 315-25 kV et lignes d'alimentation à 315 kV : Vue aérienne vers le sud
6.12.4 Poste Hochelaga à 315-25 kV et lignes d'alimentation à 315 kV : Vue vers l'ouest à partir de la rue Hochelaga
6.12.5 Poste Hochelaga à 315-25 kV et lignes d'alimentation à 315 kV : Carte milieux naturel et humain
6.12.6 Construction des canalisations souterraines
6.12.7 Installation des chambres de jonction et tirage des câbles
6.13 Ministère de l'Économie et de l'Innovation
6.13.1 Vidéo - présentation du kiosque
6.13.2 Les Zones industrialo-portuaires, Investir pour profiter des forces du Québec

6.14 Mobilité : Ville de Montréal - Ministère des Transports du Québec - Port de Montréal
- 6.14.1 Présentation du kiosque
- 6.14.2 Document tripartite sur la mobilité « *Un projet de mobilité intégré à l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie* »
- 6.14.3 Scénario retenu - Viaduc : axe routier à l'est du viaduc ferroviaire du CN
- 6.14.4 Améliorer les accès routiers au Port de Montréal

6.15 Mouvement citoyen : Mobilisation 6600
- 6.15.1 Présentation du kiosque
- 6.15.2 Ligne du temps
- 6.15.3 Photos de la ceinture sud des quartiers de Guybourg, Haig-Beauclerk et Viauville

6.16 Office de consultation publique de Montréal
- 6.16.1 Photos des kiosques et de la soirée d'information du 12 mars 2019
- 6.16.2 Donnez votre opinion :
  - 6.16.2.1 Questionnaire en ligne
  - 6.16.2.2 Donnez votre opinion en ligne sur différents thèmes
  - 6.16.2.3 Présentez une opinion orale et/ou écrite
- 6.16.3 Séance d'information et période de questions du 12 mars 2019
- 6.16.4 Suite de la période de questions – 14 mars 2019

6.17 PME-MTL Centre-Est
- 6.17.1 Présentation du kiosque

6.18 Port de Montréal
- 6.18.1 Présentation du kiosque
- 6.18.2 Améliorer les accès au Port de Montréal
- 6.18.3 Scénario retenu - Viaduc : axe routier à l'est du viaduc ferroviaire du CN

6.19 Mercier-Ouest Quartier en Santé et Revitalisation urbaine intégrée (RUI) Guybourg--Longue-Pointe
- 6.19.1 Présentation du kiosque
- 6.19.2 Portrait diagnostic de la zone de revitalisation urbaine intégrée Guybourg - Longue-Pointe, décembre 2018

6.20 STM
- 6.20.1 Présentation du kiosque
- 6.20.2 Solution 300 nouveaux bus : Construction d'un centre de transport dans l'est de Montréal
- 6.20.3 Bénéfices du centre de transport de l'est pour la clientèle et le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe

6.21 Synergie Montréal
- 6.21.1 Présentation du kiosque
- 6.21.2 Expertise en économie circulaire

6.22 Vision : Ville de Montréal et Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
- 6.22.1 Présentation du kiosque
- 6.22.2 (IDEM 3.1) Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe

6.22.3 Document présenté par la Ville de Montréal en séance d'information, 12 et 14 mars 2019. (IDEM 3.2)
6.22.4 Document d'information présenté au kiosque
6.23 Division de la géomatique de la Ville de Montréal
6.23.1 Présentation du kiosque
6.23.2 Survol du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe
6.23.3 Visualisation 3D du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe

7. TRANSCRIPTION ET WEBDIFFUSION
7.1 Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019
7.1.1 Webdiffusion de la séance d'information du 12 mars 2019
7.2 Transcription de la suite de la séance d'information, 14 mars 2019
7.2.1 Webdiffusion de la suite de la séance d'information - 14 mars 2019
7.3 Transcription de la séance d'audition des opinions du 23 avril 2019
7.4 Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 avril 2019 en pm
7.5 Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 avril 2019 en soirée

8. OPINIONS DÉPOSÉES À LA COMMISSION
8.1 Les AmiEs du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie
8.1.1 Présentation
8.1.2 Transcription
8.2 CÉPROQ-ITEGA-IRBV
8.2.1 Transcription
8.3 CargoM
8.3.1 Transcription
8.4 Daniel Chartier
8.4.1 Document déposé
8.4.2 Transcription
8.5 Chambre de commerce du Montréal métropolitain
8.5.1 Transcription
8.6 Yamina Sekhri
8.6.1 Transcription
8.7 Collectif de résident-e-s de la coopérative Le P'tit Train de Viauville
8.7.1 Transcription
8.8 Jérémy Hamel
8.8.1 Présentation
8.8.2 Transcription
8.9 Collectif en environnement Mercier-Est
8.9.1 Présentation
8.9.2 Transcription
8.10 COMAC
8.10.1 Présentation
8.10.2 Transcription
8.11 John Clarke

8.11.1 Transcription
8.12 Administration portuaire de Montréal
8.12.1 Présentation
8.12.2 Transcription
8.13 Chambre de commerce de l'Est de Montréal
8.13.1 Transcription
8.14 Marjolaine Boutin-Sweet, Députée d'Hochelaga
8.14.1 Présentation
8.14.2 Transcription
8.15 Direction régionale de santé publique de Montréal
8.15.1 Présentation
8.15.2 Transcription
8.16 Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve
8.16.1 Transcription
8.17 Conseil régional de l'environnement de Montréal
8.17.1 Présentation
8.17.2 Transcription
8.18 Patricia Clermont et François Gagnon
8.18.1 Transcription
8.19 Hockey-balle MHM
8.19.1 Document déposé
8.19.2 Transcription
8.20 Gaston Bérubé
8.20.1 Document déposé
8.20.2 Transcription
8.21 Paule Dufour et Luc Gallant
8.22 Danielle Blouin
8.23 Anne-Marie La Haye
8.24 Vickie Maheu
8.25 Anicka Fast
8.26 Élisabeth Greene et Sébastien Proulx
8.27 Julien Bourbeau
8.28 Isabelle Durand
8.29 Robert Carrière
8.30 Amélie Desnoyers
8.31 Mercier-Ouest Quartier en Santé
8.32 CN
8.33 Véronick Raymond
8.33.1 Présentation
8.33.2 Transcription
8.34 Montréal International
8.35 Patrick Simard
8.36 Anne-Marie Fortin
8.37 Étudiantes à la maîtrise en architecture à l'UDM

8.38 France Hamel
8.39 La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve
8.40 Bruno Dagenais
8.41 François Vaillancourt
8.42 François Latreille
8.43 Comité ZIP Jacques-Cartier
8.44 Ray-Mont Logistiques
8.45 Robert Viau
8.46 Daniel Vanier
8.47 François Caron
8.48 Jeanne-Hélène Jugie
8.48.1 Résumé
8.49 CSDM
8.49.1 Présentation
8.49.2 Transcription
8.50 Mireille Goulet
8.50.1 Présentation
8.50.2 Document déposé
8.50.3 Transcription
8.51 Mobilisation 6600
8.51.1 Document déposé
8.51.2 Transcription
8.52 ECOsystéMIE et HOWE-Urbanisme
8.53 Carl Bégin
8.53.1 Transcription
8.54 Laure Goulet Chevalier
8.54.1 Transcription
8.55 Ballade de la Rivière St Pierre River Ride

9. OPINIONS PRÉSENTÉES EN LIGNE

9.1 Espaces verts et écosystèmes
9.2 Environnement et qualité de vie
9.3 Transports et liens routiers
9.4 Économie et emploi
9.5 Services de proximité
9.6 Projets dans le secteur
9.7 Culture et patrimoine
9.8 Autres
9.9. English

ECOPARC INDUSTRIEL
DE LA GRANDE PRAIRIE

Annexe 3 – Recommandations

Recommandation #1
Afin d'améliorer la qualité de vie des résidents et riverains du secteur et de regagner leur confiance, la commission recommande d'agir dès maintenant pour réduire les nuisances actuelles, avant même la mise en place du projet d'Écoparc industriel.

Recommandation #2
La commission recommande que le projet d'Écoparc se donne comme objectif à long terme de réduire et non pas seulement de limiter les nuisances, sur tout le territoire de l'Assomption Sud—Longue-Pointe.

Recommandation #3
La commission recommande d'aller de l'avant avec l'implantation de l'Écoparc et ses quatre créneaux industriels, en prenant appui sur la présence du Port de Montréal comme moteur de développement économique local et métropolitain.

Recommandation #4
La commission recommande d'adopter une démarche de certification pour les entreprises qui s'établiront dans l'Écoparc, réunissant les plus hauts standards de développement durable, et d'accompagner les entreprises déjà établies pour la mise à niveau du bâti industriel.

Recommandation #5
La commission recommande de mobiliser les forces de Montréal en intelligence artificielle et de les associer à l'Écoparc afin de développer des technologies nouvelles pouvant contribuer à la réduction des nuisances industrielles et au développement durable.

Recommandation #6
La commission recommande de créer dès maintenant une instance de concertation permanente, réunissant l'ensemble des parties prenantes de l'Écoparc, afin d'assurer un développement harmonieux de cet espace pour tous ceux qui y vivent et y travaillent.

Recommandation #7
La commission recommande que la Ville et l'arrondissement concrétisent les éléments de vision proposés en matière d'aménagement, en utilisant les outils règlementaires les plus appropriés.

Recommandation #8
La commission recommande d'y joindre un phasage des interventions en matière d'aménagement sur tout le territoire à l'étude. Il faut déterminer ce qui sera fait à court, moyen et long terme.

Recommandation #9
La commission recommande de préciser l'emplacement et la planification de zones tampons et de zones de gradation des usages sur tout le territoire Assomption Sud–Longue-Pointe.

Recommandation #10
La commission recommande que l'art public, un plan lumière et une signature distinctive soient développés pour en faire des éléments phares de l'Écoparc industriel.

Recommandation #11
La commission recommande d'inclure au projet d'Écoparc de nouveaux aménagements de grande qualité pour embellir l'interface ville-port, ainsi que des aménagements permettant de voir le fleuve et les activités portuaires.

Recommandation #12
La commission recommande d'effectuer une étude du patrimoine bâti du secteur afin de planifier et règlementer sa protection, notamment pour préserver l'ancien siège social de la Montreal Locomotive Works et des éléments du patrimoine résidentiel.

Recommandation #13
La commission recommande d'adopter les pistes suggérées pour la gestion écologique du territoire, d'imposer les toitures écologiques et de prévoir le séquençage de ces réalisations.

Recommandation #14
La commission recommande d'intégrer à l'Écoparc industriel les concepts urbanistiques ambitieux adoptés dans le PPU Assomption Nord ainsi que la possibilité d'acquérir des terrains privés pour les réaliser.

Recommandation #15
La commission recommande à la Ville et à son partenaire, l'Administration portuaire de Montréal, de procéder avec l'avant-projet du viaduc qui enjambe la rue Notre-Dame, à la condition que ce projet soit jumelé à la fermeture de l'accès Viau du Port de Montréal.

Recommandation #16
La commission recommande à la Ville d'explorer avec ses partenaires d'autres options au design de la boucle reliant l'avenue Souligny et le boulevard de l'Assomption afin de réduire l'emprise au sol et de sauvegarder le potentiel vert du terrain.

Recommandation #17
La commission recommande d'étudier dans les meilleurs délais la possibilité de fermer la rue Haig à tout trafic de camionnage.

Recommandation #18
En matière de transport actif, la commission recommande :

- ***de prolonger immédiatement la piste cyclable Souligny en créant un lien temporaire pour la relier au quartier Viauville;***
- ***d'aménager des sentiers en propre et sécuritaires, par exemple en suivant la ligne de désir existante entre les rues Beauclerk et Tellier.***

Recommandation #19
En matière de transport collectif, la commission recommande :

- ***d'aller de l'avant avec le projet de desserte de transport collectif sur la rue Notre-Dame;***
- ***d'assurer une meilleure desserte de l'Écoparc, par exemple par autobus et par l'implantation d'un service de navettes électriques télépilotées.***

Recommandation #20
En matière de sécurité des transports, la commission recommande :

- ***de sécuriser les déplacements en transports actifs sur Notre-Dame Est, notamment pour favoriser la cohabitation entre piétons, cyclistes et véhicules;***
- ***d'entreprendre régulièrement des actions d'information et de sensibilisation à la sécurité et au partage de la route auprès des entreprises, travailleurs et résidents du secteur.***

Recommandation #21
Afin de réduire l'attractivité de l'automobile individuelle, la commission recommande que l'offre d'alternatives soit développée dans l'Écoparc, par exemple en imposant les plans de gestion des déplacements aux entreprises.

Recommandation #22
La commission recommande d'entreprendre rapidement des études en vue de préserver le maximum de ces trois sites écologiques :

- ***les deux sites associés à l'ancien ruisseau de la Grande Prairie, qui pourraient être incorporés à un éventuel projet de bassins humides;***
- ***l'ancien réservoir MLW, qui pourrait s'inscrire dans un projet d'agrandissement du parc Rougemont.***

Recommandation #23
La commission recommande qu'un aménagement favorisant l'absorption et la récupération des eaux pluviales avec bassins humides naturalisés soit réalisé à proximité du corridor prévu pour le nouveau boulevard de l'Assomption.

Recommandation #24
La commission recommande l'adoption d'un plan de verdissement établissant des objectifs spécifiques, une règlementation et des actions pour contrer les îlots de chaleur extrême, incluant des stationnements déminéralisés, des toits et murs végétalisés et la plantation d'arbres sur les terrains industriels.

Recommandation #25
La commission recommande la plantation d'arbres matures pour contrer les îlots de chaleur en intervenant dans les zones publiques.

Recommandation #26
La commission recommande une gestion des nuisances ambitieuse, appuyée par une surveillance automatique en continu (mesures, suivis), la publication des données récoltées en temps réel, et la recherche constante de solutions.

Recommandation #27
La commission recommande d'entamer une négociation avec le CN en vue de construire un talus entre le quartier Viauville et la Cour de triage Longue-Pointe, afin de protéger Viauville contre les nuisances occasionnées par la cour de triage.

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec)
H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

Suivez l'OCPM sur...

ocpm.qc.ca