



Mémoire de  
**La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve**

Dans le cadre de la consultation publique sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe

Déposé à l'Office de consultation publique de Montréal

Le 18 avril 2019

## **Tables des matières**

<b>1. Qui sommes-nous ?</b>	<b>3</b>
<b>2. Notre intérêt pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe</b>	<b>3</b>
<b>3. Regard critique sur le processus de planification</b>	<b>4</b>
<b>3.1. L'Assomption, un secteur, deux approches de planification</b>	<b>4</b>
<b>3.2 Une vision ou une planification à la pièce ?</b>	<b>5</b>
<b>3.3 Un défi d'échelle et de cohérence territoriale</b>	<b>6</b>
<b>4. La vision et les orientations développement</b>	<b>7</b>
<b>4.1 La réduction des nuisances dans les quartiers riverains</b>	<b>7</b>
<b>4.1.2 Les impacts sur le secteur Viauville</b>	<b>8</b>
<b>4.2 La gestion écologique du territoire et les aménagements durables</b>	<b>8</b>
<b>4.3 Le réseau artériel et les déplacements en transports actifs et collectifs</b>	<b>9</b>
<b>4.4 Réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu</b>	<b>10</b>
<b>5. Conclusion</b>	<b>11</b>

## 1. Qui sommes-nous ?

La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve (LTQHM) est un regroupement d'organismes communautaires, d'institutions, de citoyen.ne.s et de corporations privées d'Hochelaga-Maisonneuve. C'est un lieu de réflexion et d'analyse sur les différentes problématiques affectant la population du quartier. Par la diversité des champs d'activité des membres, ainsi que les nombreux liens tissés avec nos partenaires, nous avons développé une approche originale et rassembleuse qui favorise le développement du quartier. Nous intervenons dans les discussions et les décisions qui concernent notre communauté à partir des intérêts, des valeurs et des besoins de la population et des enjeux sociaux, politiques et économiques.

LTQHM vise l'amélioration des conditions et de la qualité de vie de la population par l'action communautaire concertée comme approche privilégiée du développement social local. Nous nous sommes engagés à animer et à coordonner un mécanisme de concertation et des actions de suivi en favorisant la participation de tous les acteurs (multiréseau) autour de l'ensemble des éléments qui influent sur la qualité et les conditions de vie (intersectorialité). Nous soutenons et appuyons des comités de concertation composés d'intervenant.e.s du territoire et de citoyen.ne.s regroupé.e.s selon six thématiques :

- 1) Aménagement du territoire ;
- 2) Alimentation ;
- 3) Activité physique, loisirs, culture ;
- 4) Éducation ;
- 5) Santé ;
- 6) Défense des droits.

## 2. Notre intérêt pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe

Le comité Aménagement du territoire travaille à un environnement sain et sécuritaire ainsi qu'un milieu de vie inclusif, accueillant et accessible aux résident.e.s d'Hochelaga-Maisonneuve. Il s'intéresse aux enjeux de développement du territoire susceptibles d'avoir un impact sur la qualité de vie des résident.e.s. Fidèle à notre philosophie d'intervention, ce mémoire est le fruit d'une réflexion collective menée avec plusieurs de nos membres.

Le sous-secteur Assomption Sud-Dickson est situé à la limite du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Les interventions sur le réseau routier et la réhabilitation de vastes terrains inoccupés auront des impacts sur la qualité de vie de la population du quartier, entre autres pour ceux et celles habitant le secteur Viauville. De plus, l'ampleur du projet nous amène à penser que ces impacts dépasseront de beaucoup l'arrondissement MHM.

Nous suivons l'évolution de ce dossier depuis 2016, alors que des résident.e.s ont soulevé des préoccupations sur le développement de cette zone et ont initié une importante mobilisation citoyenne. Depuis, nous avons réuni des citoyen.ne.s préoccupé.e.s par le développement de la Cité de la logistique, le 25 janvier 2017, afin de mieux en comprendre les enjeux. Nous avons participé à la consultation publique du 28 janvier 2017 sur la Cité de la logistique et agi à titre de commissaire à la consultation de juin 2017. Celle-ci résultait de la démarche en droit d'initiative en consultation publique appuyée par près de 6600 personnes. Nous avons toujours encouragé les citoyen.ne.s à suivre et à participer aux différentes consultations publiques, en cohérence avec l'une de nos priorités de développement social local : *une participation citoyenne porteuse de démocratie locale.*

### 3. Regard critique sur la planification du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe

La concertation, la participation citoyenne et le développement local sont au cœur de nos activités. Il nous apparaît fondamental de soulever certains questionnements sur des aspects en lien avec le processus de planification territoriale de ce secteur, avant de se prononcer plus spécifiquement sur la vision de développement qui est proposée.

#### 3.1. Assomption, un secteur, deux approches de planification

Une première réflexion que soulève cette consultation publique est le contraste marqué entre la planification des secteurs Assomption Nord et Assomption Sud. Le développement de ces deux secteurs est pourtant interrelié, comme le souligne la Ville de Montréal :

*« Le territoire du Programme particulier d'urbanisme (PPU) Assomption Nord, situé dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, fait partie d'un secteur plus vaste, le secteur Assomption, établi comme l'un des six secteurs de planification stratégique de l'île de Montréal dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (Schéma).*

*En effet, la proximité de la station de métro, du port, du réseau ferroviaire et de l'autoroute 25, la présence de terrains vacants de superficie importante ainsi que le prolongement prévu du boulevard de l'Assomption vers le sud représentent des atouts stratégiques pour une consolidation de ce secteur à des fins résidentielles et d'emploi.*

*À court terme, le secteur Assomption fera l'objet d'investissements majeurs concernant les infrastructures routières avec les projets de prolongement de l'avenue Souigny et du boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame Est. Ces projets relèvent de la Ville et de l'agglomération de Montréal, ainsi que du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.<sup>1</sup>»*

L'arrondissement MHM présente ces deux secteurs comme faisant partie d'un seul pôle de développement comprenant les secteurs Dickson et Assomption<sup>2</sup>. S'il s'agit d'un secteur aussi stratégique pour Montréal, pourquoi a-t-il été scindé en deux au niveau de la planification et de la participation publique, alors que tout semble plutôt les unir ?

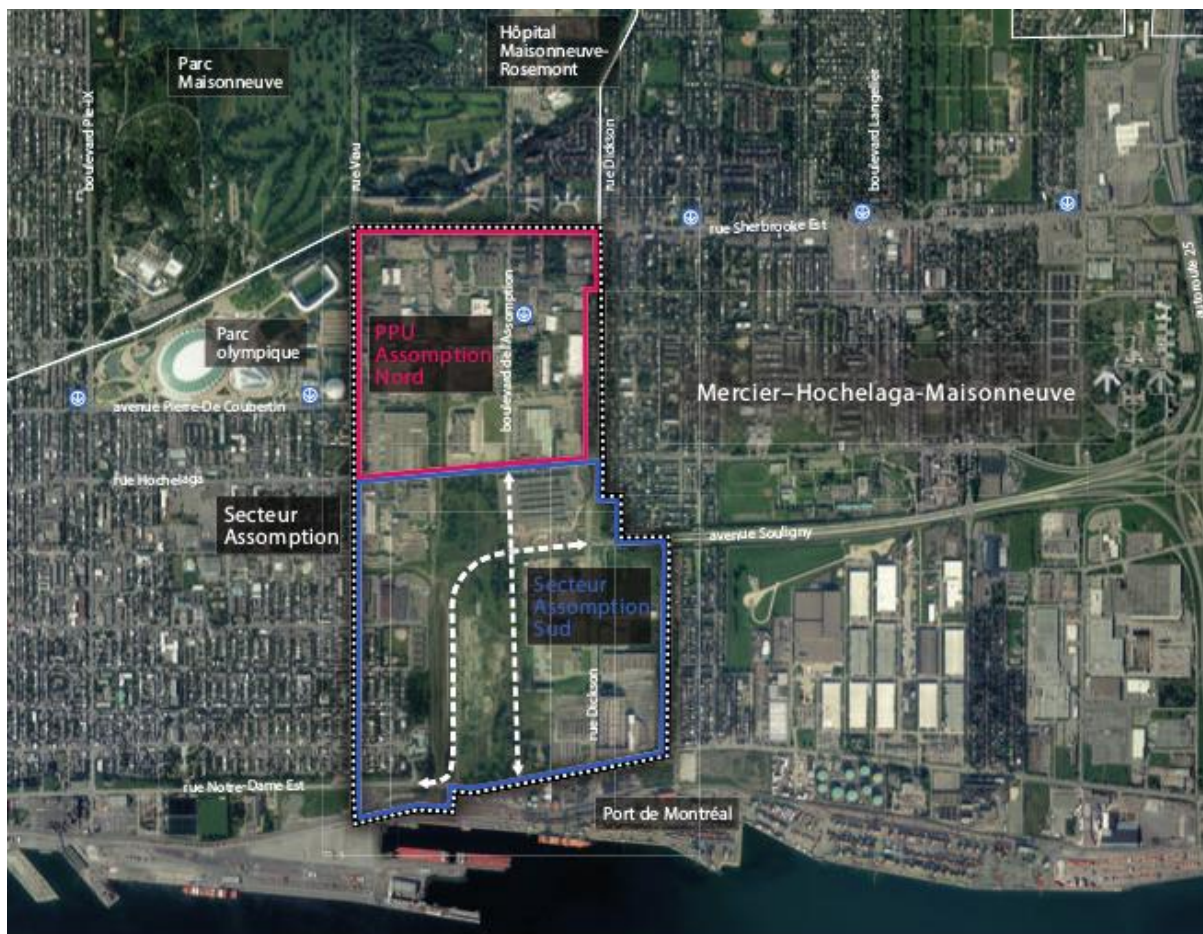
Le secteur Assomption Nord a fait l'objet d'un exercice de planification beaucoup plus en amont et ouvert que le secteur Assomption Sud. Une démarche participative a été entamée, dès 2012, par l'arrondissement MHM. Elle s'est poursuivie avec des ateliers de co-design en 2014 et 2015 et mené aux consultations publiques de l'OCPM en 2016 dans le cadre du PPU.

À notre connaissance, aucune activité visant à favoriser la participation publique lors de la planification du secteur Assomption Sud n'a été déployée avant janvier 2017. Celle-ci était la réponse de l'arrondissement à une mobilisation citoyenne qui revendiquait d'être partie prenante du développement de ce secteur. D'autres consultations ont suivi en 2017, mais la mobilisation citoyenne n'a fait qu'augmenter, menant à la consultation de l'OCPM en 2019.

<sup>1</sup> Ville de Montréal, Programme particulier d'urbanisme Assomption Nord - Projet, Octobre 2016, p.6.

<sup>2</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond\\_mhm\\_fr/media/documents/pole\\_assomption.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_mhm_fr/media/documents/pole_assomption.pdf), consulté le 12 avril 2019.

Une planification plus en amont du secteur Assomption Sud, arrimée à celle du secteur Assomption Nord, aurait été plus cohérente pour analyser globalement l'ensemble de cette zone dont le développement est directement relié au prolongement du boulevard l'Assomption et à la présence de plusieurs terrains vacants, tant au sud qu'au nord de la rue Hochelaga. Il aurait été également plus facile pour les citoyen.ne.s de saisir l'ampleur des transformations anticipées pour l'ensemble du secteur Assomption.



### 3.2 Une vision ou une planification à la pièce ?

Plusieurs projets sont déjà annoncés pour les principaux espaces vacants du secteur Assomption Sud, alors que la vision est débattue en consultation publique :

- Prolongements du boulevard l'Assomption et de l'avenue Souigny ;
- Viaduc routier donnant accès au Port de Montréal ;
- Implantation probable de l'entreprise Ray-Mont Logistiques sur l'ancien site de la Canadian Steel Foundries (CSF) ;
- Centre de transport de l'Est de Montréal de la Société de transport de Montréal ;
- Poste de transformation d'Hydro-Québec ;
- Installation de l'entreprise Decathlon Canada dans l'ancien bâtiment de Mabe.

Ces projets combleront une partie importante des espaces disponibles, ce qui oriente fortement le développement du secteur et laisse peu de place pour envisager une vision alternative à celle actuellement présentée. Un processus mené plus en amont, comme pour le secteur Assomption Nord, aurait permis de débattre collectivement d'une vision avant que les espaces au plus grand potentiel ne soient développés à la pièce.

### **3.3 Un défi d'échelle et de cohérence territoriale**

L'échelle du projet pose un défi considérable pour la participation publique et la gouvernance. La dimension métropolitaine du projet fait en sorte que les interventions les plus structurantes identifiées dans la vision répondent d'abord à des besoins métropolitains, en concordance avec les intentions d'acteurs qui agissent à cette échelle. Les bénéfices d'un développement du réseau routier pour faciliter les activités économiques du Port de Montréal et d'entreprises attirées par sa proximité pourra certes avoir des retombées positives pour la population montréalaise. Mais qu'en est-il de l'adéquation avec le milieu environnant ? La dimension du projet est-elle trop importante pour que les communautés riveraines aient une influence sur sa planification ?

Cela illustre le défi d'une planification devant répondre à des besoins métropolitains et à une qualité de vie pour les communautés riveraines. Celles-ci sont 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. Est-ce possible de trouver un meilleur équilibre ? Comment augmenter les bénéfices locaux tout en acceptant les bénéfices métropolitains ?

Notre regard sur ce projet ne relève donc pas du phénomène « pas dans ma cours », mais plutôt d'une communauté riveraine qui s'attend à être partie prenante de la planification d'un territoire qui aura des répercussions pendant très longtemps sur sa qualité de vie. Le développement de ce secteur est souhaitable, mais devrait offrir un environnement sain aux populations riveraines, dont l'espérance de vie est déjà inférieure à la moyenne montréalaise.

Le concept d'écoparc industriel apparaît comme un effort de compromis de la Ville entre ces deux besoins. On constate une vision plus environnementaliste et sociale que dans le concept précédent de Cité de logistique, mais les enjeux sociaux et environnementaux locaux semblent tout de même venir en second plan des orientations économiques. Les interventions liées aux transports routiers et à l'optimisation des activités portuaires sont déjà très structurées et définies, alors que les interventions liées aux attentes des riverains (réduction des nuisances, offre d'espaces publics, préservation d'espaces naturels, amélioration des déplacements locaux) ne sont qu'à l'étape des énoncés de principe sans stratégies précises et sans indicateurs de suivi.

Il nous apparaît important qu'« une gouvernance adaptée [soit] mise en place afin d'assurer la cohérence des actions de la Ville et de l'ensemble des parties prenantes.<sup>3</sup>» La présente consultation ne devrait être qu'une étape vers une planification concertée du secteur reposant sur le dialogue et la participation citoyenne.

<sup>3</sup> Ville de Montréal, Écoparc industriel de la Grande Prairie, Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud – Longue-Pointe, Janvier 2019, p.59.

## **4. La vision de développement et les orientations**

L'énoncé de vision stipule que « la Ville de Montréal entend créer un milieu de vie convivial pour les citoyens, les travailleurs et les entreprises » et que « l'objectif est de soutenir la requalification du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe par la création d'un éco-parc industriel aux aménagements urbains exemplaires qui contribueront à attirer des entreprises dynamiques<sup>4</sup>».

Bien que nous comprenions la logique de planification du territoire ayant menée à prioriser le développement économique pour ce secteur, n'est-ce pas 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 ?

La localisation stratégique de cette zone près du Port de Montréal en fait certes un territoire de choix pour attirer des entreprises et favoriser le développement économique, mais il nous semble exagéré de prétendre vouloir en faire avant tout un lieu convivial pour les citoyen.ne.s, alors que la volonté première est de consolider un pôle économique et d'attirer des entreprises souhaitant bénéficier de la proximité du Port. Est-ce que d'autres alternatives à un développement industriel ont été envisagées pour les grands espaces non construits du sous-secteur Assomption Sud-Dickson? Si, oui, pourquoi n'ont-elles pas été retenues ?

### **4.1 La réduction des nuisances dans les quartiers riverains**

Nous approuvons la volonté de limiter les nuisances, mais croyons que la Ville devrait être davantage proactive et audacieuse en cherchant non seulement à les limiter, mais bien à les réduire. Avant même de développer de nouvelles activités qui pourraient générer des nuisances, certaines sont déjà présentes, telles que les activités industrielles et les axes de transport. Ne travailler qu'à réduire les nuisances du développement futur sans chercher à réduire celles qui existent déjà nous semble contradictoire avec l'intention d'offrir un milieu de vie convivial pour les citoyen.ne.s qui vivent dans et autour de la zone à l'étude.

À ce sujet, pourquoi aucun état de situation des nuisances vécues par la pollution n'a été produit auparavant ? Une étude acoustique a été réalisée récemment et rendue publique pendant la consultation, mais ces informations auraient été utiles pour produire un portrait plus clair des enjeux avant même d'élaborer une vision. De plus, on met beaucoup d'accent sur la pollution sonore dans le document de présentation de la Ville, mais très peu sur la poussière et la pollution atmosphérique. Il serait important de mettre en place des mesures de suivi et de contrôle des nuisances et un processus contraignant afin de s'assurer que des cibles précises soient établies et que la population puisse en constater l'évolution.

<sup>4</sup> Ville de Montréal, Éco-parc industriel de la Grande Prairie, Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud – Longue-Pointe, janvier 2019, p.35.

#### **4.1.2 Les impacts sur le secteur Viauville**

Le bruit et la poussière génèrent des nuisances pour le secteur Viauville. Ils ont été des déclencheurs importants de la mobilisation citoyenne à partir 2016. L'étude acoustique réalisée en 2019 ne mesure pas les nuisances sonores actuelles pour les résident.e.s de Viauville<sup>5</sup>, qui sont voisins du triage ferroviaire Longue-Pointe 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.

Qu'est-ce que la Ville envisage pour atténuer cette difficile cohabitation entre les habitations de Viauville, le triage Longue-Pointe et les activités qui se développeront sur le terrain de l'ancienne CSF ? Le document n'en fait pas mention. 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.

#### **4.2 La gestion écologique du territoire et les aménagements durables**

Nous saluons la volonté de miser sur des aménagements assurant une gestion plus écologique du territoire. De nombreux exemples intéressants sont mentionnés (p.39 à 41), mais les intentions restent vagues et imprécises, de sorte qu'il est difficile de comprendre quelles interventions seront priorisées et comment elles seront mises en œuvre.

La volonté de préserver des espaces verts est particulièrement importante, mais le document ne comprend aucune précision sur la superficie à protéger ou leur localisation. Plusieurs terrains sont déjà visés pour des projets, de sorte que le plus grand îlot de fraîcheur (voir illustration à la page suivante) et les espaces présentant la plus forte canopée risquent d'être passablement transformés et déboisés. Dans ce contexte, il est difficile de visualiser comment cette volonté se traduira.

À titre de comparaison, dans l'Écoparc industriel Huver-Reeves, cité en exemple par la Ville, plus de 46 % du territoire sera cédé et reconnu comme zone protégée. Est-ce possible de viser des cibles semblables pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe ? Cela paraît peu probable en considérant que la majeure partie du secteur Longue-Pointe est déjà construite et que plusieurs projets annoncés façonneront les zones non développées du sous-secteur Assomption Sud-Dickson, sans que les espaces naturels à protéger ne soient préalablement identifiés. La priorité devrait aller à préserver les espaces ayant une plus grande valeur écologique avant même de penser aménager de nouveaux espaces verts.

Dans le même ordre d'idées, on mentionne vouloir aménager des espaces publics de qualité et en quantité suffisante pour offrir des occasions de socialisation et de détente. Un milieu industriel est-t-il réellement propice pour aménager des espaces de détente ? Ceux-ci devraient avant tout être pensés pour que les résident.e.s des quartiers riverains se les approprient et ainsi éviter une sous-utilisation d'infrastructures collectives.

<sup>5</sup> Ville de Montréal, Étude du climat sonore dans le secteur de planification Assomption Sud-Longue-Pointe, mars 2019, p.11.



## La canopée et les îlots de fraîcheur et de chaleur



### 4.3 Le réseau artériel et les déplacements en transports actifs et collectifs

Les déplacements actifs et collectifs sont un enjeu incontournable dans ce secteur et pour tout l'Est de Montréal. Si la reconfiguration du réseau artériel sera bénéfique aux activités économiques de Montréal et du Port, les résident.e.s des quartiers riverains doivent aussi bénéficier de ces investissements pour améliorer la mobilité locale.

Les déplacements cyclables est-ouest dans l'arrondissement MHM sont actuellement entravés par des barrières physiques que créent les secteurs industriels et les infrastructures routières. Le sous-secteur Assomption Sud-Dickson crée une grande coupure entre les quartiers Viauville et Guybourg. Le prolongement de la piste Souigny est certainement un élément clé du projet permettant d'offrir un nouveau lien cyclable est-ouest. Une attention particulière devra être accordée à la sécurité et la convivialité de ce prolongement, particulièrement à l'interface du réseau routier artériel.

La piste cyclable longeant la rue Notre-Dame Est mérite grandement d'être repensée, et ce, dans toute sa longueur. Entre les rues Viau et Dickson, les cyclistes côtoient de très près les véhicules routiers, dont de nombreux poids lourds. La transformation annoncée de la rue Notre-Dame Est laisse présager des améliorations en ce sens, mais ce projet est à un stade embryonnaire. Le réaménagement de la piste cyclable pourrait ne voir le jour qu'à très long terme. Cette intervention devrait être priorisée avant même de développer de nouveaux liens cyclables, car il s'agit d'un axe majeur de déplacements actifs déjà grandement emprunté et faisant partie du réseau provincial de la Route verte. Les bienfaits de l'activité physique sur la santé ne sont plus à démontrer. La création

d'environnements favorables à la santé est aussi une réponse aux problèmes de congestion routière et de pollution de l'air.

L'aménagement de la nouvelle portion du boulevard l'Assomption devrait assurer une convivialité pour les piétons, notamment si on veut encourager les déplacements actifs vers la station de métro Assomption. Est-ce que des traverses piétonnes sécurisées sont prévues le long du boulevard l'Assomption, entre Notre-Dame Est et Hochelaga ? Ce tronçon équivaut à plus d'un kilomètre de distance. Une attention devra aussi être accordée pour sécuriser certaines intersections peu conviviales pour les piétons et cyclistes, au croisement des rues Dickson, Notre-Dame Est, Hochelaga et du prolongement du boulevard l'Assomption.

Les nouveaux tronçons routiers devraient par ailleurs s'inspirer des meilleures pratiques tant pour l'espace accordé aux piétons, le verdissement et la gestion des eaux de ruissellement, en s'inspirant par exemple du réaménagement de l'avenue Papineau<sup>6</sup>.

Une cohabitation saine et sécuritaire entre piétons, cyclistes, automobilistes et camionneurs doit être un objectif majeur car de nombreux enjeux existent déjà et le renforcement de la fonction économique du secteur Assomption Sud, en plus du développement du secteur Assomption Nord, risque d'augmenter l'achalandage de tous types d'usagers et générer davantage de conflits liés au partage des voies de déplacements.

On ne peut qu'être en accord avec l'intention de repenser la rue Notre-Dame Est pour y intégrer un service structurant de transport collectif. Ce projet se concrétiser a-t-il dans un horizon relativement court ? Une desserte majeure de transport en commun pourrait certainement influencer le type d'entreprise qui s'installera dans le secteur et les habitudes de déplacements de leurs employés.

#### **4.4 Réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu**

Certains éléments, évoqués ou non par la Ville dans son document de vision, nous apparaissent comme des pistes pertinentes à explorer pour une meilleure intégration possible des activités industrielles au milieu :

- Initier des concours d'architecture et d'aménagement pour stimuler l'innovation ;
- Exiger des certifications (LEED ou autres) pour les bâtiments nouveaux et à rénover ;
- Inclure de l'art public, par exemple, pour commémorer l'histoire des lieux ;
- Favoriser l'aménagement d'infrastructures permettant l'agriculture urbaine offrant des retombées locales ;
- Créer un mécanisme incitant les entreprises à contribuer financièrement au soutien d'initiatives sociales locales, afin de socialiser une partie des bénéfices des entreprises et non seulement les nuisances.

<sup>6</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAPINEAU\\_2019-02-15\\_R00\\_WEB.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAPINEAU_2019-02-15_R00_WEB.PDF), consulté le 16 avril 2019.

## 5. Conclusion

Notre réflexion sur le développement du secteur Assomption Sud – Longue-Pointe a soulevé plusieurs interrogations, qui souhaitons-le, alimenteront la commission de l’OCPM et la Ville de Montréal pour la suite du processus de planification. Nos préoccupations se résument ainsi :

- Une planification mieux intégrée entre les secteurs Assomption Sud et Assomption Nord ;
- La recherche d’un plus grand équilibre entre les bénéfices métropolitains et la qualité de vie des riverain.e.s;
- La réalisation d’un état de situation complet des nuisances pour les riverain.ne.s et un plan d’action pour les réduire, en intégrant le secteur Viauville dans cet exercice ;
- La nécessité de préciser la mise en œuvre des intentions concernant la gestion écologique du territoire, notamment les espaces verts existants à préserver ;
- Le besoin d’une meilleure cohabitation entre les divers modes de déplacements et une plus grande sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes).

Nous tenons enfin à souligner la qualité du processus de participation mis en place par l’OCPM, qui a permis aux acteurs et surtout aux citoyen.ne.s d’obtenir davantage d’information sur les enjeux complexes et les motivations des nombreuses parties prenantes qui gravitent autour du développement du secteur Assomption Sud – Longue-Pointe. Rappelons d’ailleurs l’importance de la participation citoyenne, qui par le droit d’initiative en consultation, aura été le déclencheur de cette consultation plus structurée, permettant une plus grande mise en commun de l’information.

Nous reconnaissons une évolution positive de la vision de la Ville de Montréal depuis le projet initial de la Cité logistique. Plusieurs préoccupations évoquées par la population lors des consultations précédentes menées par l’arrondissement sont intégrées à la vision et font l’objet d’intentions. Celles-ci devront toutefois se traduire par des stratégies de mise en œuvre claires pour éviter la perception que l’écoparc industriel ne soit qu’un enrobage vert à la Cité de la logistique. Nous réitérons à cet effet le souhait qu’un mécanisme de concertation et de participation citoyenne soit maintenu après la présente consultation pour en arriver à un projet qui dégagera un plus large consensus possible, tant pour les besoins métropolitains que la qualité de vie de la population locale.