

**POUR
UN SECTEUR
VERT,
NOURRICIER
ET BLEU**



@Conseil régional de l'environnement
de Montréal



@Max Pixel

**Pour
dépasser
enfin
la logique
autoroutière**

**Patricia Clermont et
François Gagnon**

Mémoire déposé à la
consultation de l'Office de
consultation publique de
Montréal (OCPM) sur le secteur
Assomption Sud/Longue-Pointe

Avril 2019

Messages clés

- **Le scénario que nous proposons dans ce document permet d'atteindre à la fois les objectifs de réduction de gaz à effet de serre et d'amélioration des conditions de vie locales (bruit, chaleur au sol, pollution de l'air, sécurité alimentaire, etc.). C'est un développement bleu, vert et nourricier, excluant toute nouvelle minéralisation du sol.**
- Le scénario de développement industriel, portuaire et routier soumis aux consultations doit être rejeté car il implique une minéralisation importante du sol, amplifiera les émissions de gaz à effet de serre, la congestion routière, la chaleur au sol, le bruit et la pollution de l'air, et il nuira au transport actif sécuritaire.
- Le scénario doit aussi être rejeté car il ne respecte pas les conditions du décret concernant l'autoroute Notre-Dame émis à la suite du BAPE en 2002. Au contraire, il résultera en une augmentation nette de capacité routière, et aucun plan de suivi n'a été élaboré par les proposeurs.
- Il doit également être rejeté car il accentuera les inégalités sociales et de santé vécues dans les secteurs limitrophes et nuira à notre capacité collective à effectuer une transition vers un modèle économique écologiquement viable.

PRÉSENTATION

Citoyens résidant dans Maisonneuve depuis maintenant 20 ans, nous nous sommes installés dans l'arrondissement alors que le projet de Modernisation de la rue (sic) Notre-Dame ressurgissait.

Détenteurs de doctorats en communication - en analyse de discours, plus précisément -, les audiences du Bureau d'audiences en environnement (BAPE) autour du projet dit de «modernisation de la rue Notre-Dame» ont été un moment fort dans notre parcours d'engagement social, en environnement, en aménagement urbain et en mobilité durable. Nous avons pu constater alors la richesse des savoirs et expertises de tou-te-s les citoyen-ne-s participant-e-s, au-delà des parcours de vie, d'instruction et de profession. Nous avons alors aussi fondé Association Habitat Montréal (AHMtl), dont on peut retrouver le mémoire sur le site concernant les consultations du BAPE sur ce projet. Par la suite, jusqu'à la dissolution d'AHMtl, en 2008, nous avons notamment participé à d'autres audiences publiques du BAPE et de l'OCPM.

Nous n'avons cessé depuis d'être attentifs et actifs, et depuis deux ans, nous avons participé à plusieurs consultations

et mobilisations concernant le secteur à l'étude, comme la Mobilisation 6600. Nous faisons aussi partie de la coalition Sauvons le Ruisseau Molson. Et nous continuons à nous intéresser à l'axe Notre-Dame plus largement¹.

¹ Clermont, P., et S.Rocheleau (2019). *Montréal-Jonction, nouvelle interface de réinvention et de réinsertion urbaine de l'ancienne station de pompage Craig*, mémoire pour la consultation de l'OCPM sur le secteur Les Faubourgs, http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/8.43_mtl-jonction.pdf.

POUR UN SECTEUR VERT, NOURRICIER ET BLEU

Nous proposons dans ce document un scénario qui mise exclusivement sur le potentiel bleu et vert du secteur situé entre Viauville et les boulevards Dickson, Hochelaga et Notre-Dame. En sont exclus le prolongement de l'autoroute Notre-Dame proposé (axes Souigny et l'Assomption) et la construction d'un viaduc pour le Port de Montréal qui est prévu s'y joindre. Ce scénario prend celui de la Ville à contrepied, pour proposer

une vision d'avenir véritablement viable et durable.

Car le scénario soumis aux présentes consultations vise une croissance industrielle et portuaire incompatible avec les efforts de réduction des gaz à effet de serre à réaliser.

Impliquant une importante minéralisation du sol, il est aussi incompatible avec les objectifs d'amélioration des conditions de vie locales déjà très dégradées et en grande partie identifiées dans les documents de consultation.

Un secteur vert et nourricier

L'essentiel de l'espace du secteur discuté devrait à notre avis être réservé à deux types

de verdissement - au sens fort de végétalisation.

D'une part, des scénarios concernant la création d'un parc-nature (qui ferait ultimement partie d'un corridor vert partant du ruisseau Molson jusqu'à la Rivière-des-Prairies) ont été élaborés depuis plusieurs mois par plusieurs acteurs.

La préservation d'un maximum de boisés en est le fer de lance, selon le scénario le plus ambitieux proposé par François Plourde (Renard Frak) et Julien Bourbeau, que nous appuyons de manière enthousiaste, encouragés par la rigueur et la vision dont

ce projet fait preuve².

D'autre part, nous estimons que la balance du secteur situé entre les boulevards Hochelaga, Dickson, Notre-Dame et le secteur Viauville devrait être réservé à des lots permettant de la production alimentaire en culture maraîchère bio-intensive. Car il est plus que temps de faire sortir l'agriculture urbaine des créneaux de la production d'appoint/loisir. Il faut maintenant la faire entrer dans une phase de production à plus grande échelle afin de parvenir à remplir une part significative des besoins en alimentation des résident-e-s de Montréal. L'espace en question nous apparaît d'une ampleur suffisante pour avoir l'ambition



Page couverture du mémoire déposé par François Plourde et Julien Bourbeau (2019).

² PLOURDE, François, et Julien BOURBEAU (Coalition Sauvons le ruisseau Molson et Les Amis du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie (avril 2019). *Proposition de création du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie*, mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM sur le secteur Assomption Sud/Longue-Pointe.

d'obtenir une production agricole assez significative.

À l'heure actuelle, on assiste à un foisonnement de projets d'envergure au Québec.

Impossible, pour ne prendre que cet exemple, de ne pas souligner le travail de Jean-Martin Fortier notamment, agriculteur devenu une autorité en matière de «*production maraîchère bio-intensive*»³.

Ayant fondé en 2004 la ferme La Grelinette, il dirige depuis 2015 la Ferme des Quatre-temps⁴, un projet soutenu par André Desmarais, «*président délégué du conseil, président et co-chef*

³ Auteur du livre *Le jardinier-maraîcher* (2012), republié en édition augmentée en 2015, au centre du documentaire *Le kit du Jardinier-Maraîcher* et de la série documentaire *Les fermiers*, actuellement rediffusée sur la chaîne Unis TV - voir les sites <http://lejardiniermaraicher.com/> et <https://unis.ca/les-fermiers..>

⁴ «*...[une] ferme expérimentale d'envergure dont le but est [de] démontrer que des petites fermes écologiques peuvent être plus rentables et produire des aliments de plus haute qualité nutritive que l'agriculture conventionnelle.*»
<http://lagrelinette.com/a-propos>

*de la direction de Power Corporation (et propriétaire [du journal La Presse])*⁵.»

L'importation par bateaux de denrées que nous consommons tou-te-s n'est certes pas près de cesser, mais la demande est aussi grandissante, chez de plus en plus de consommateurs-trices, pour des produits locaux. L'intérêt aussi grandissant pour des empreintes écologiques des aliments moins grandes rend aussi attrayante le principe du circuit le plus court possible.

On nous répondra que le secteur comprend des terrains contaminés. Nous savons qu'il existe pourtant des façons non seulement de les décontaminer, mais aussi de les utiliser en les isolant de manière telle à éviter

⁵ Lortie, Marie-Claude (12 août 2016). Vers un nouveau modèle d'affaires agricole, La Presse Plus, http://plus.lapresse.ca/screens/2171e9ca-ba61-4b25-a359-6c8b33cd6aa3_7C_0.html.

qu'ils ne soient pas dangereux pour la santé humaine.

Des visées sociales pourraient aussi contribuer aux façons dont serait réfléchi la production agricole sur ces lots. Par exemple, elle pourrait être destinée de manière significative aux organismes communautaires oeuvrant en sécurité alimentaire dans l'arrondissement, assez fortement touché à cet égard. De plus, dans plusieurs écoles publiques de l'arrondissement, des enfants mangent grâce à des mesures alimentaires. La concrétisation de projets d'agriculture pourrait certainement aussi concourir à juguler cet enjeu de santé publique et de réussite éducative, tout en permettant la création d'emplois dans les organismes d'économie sociale, un secteur dont le poids économique n'est pas à négliger⁶.

⁶ Gérin-Lajoie, Fanny (14 mars 2016). *Le Québec, champion mondial de l'économie sociale*, Institut

Il serait aussi possible de développer un système de vélo-logistique pour effectuer plusieurs livraisons, ce qui pourrait servir de plateforme de recherche-développement en Amérique du Nord pour cette forme de logistique.⁷

D'ailleurs, la recherche-développement en termes de développement durable pourrait aussi être favorisée dans ce secteur. Le parc-nature et les surfaces dédiées à la production maraîchère bio-intensive pourrait ainsi voisiner des entreprises et des institutions dédiées à l'innovation dans

de recherches et d'informations socioéconomiques (IRIS), <https://iris-recherche.qc.ca/bloque/le-quebec-champion-mondial-de-l-economie-sociale>.

⁷ Un tel projet de recherche-développement existe en Europe pour la vélo-logistique: <http://cyclelogistics.eu>.

À notre connaissance, il n'en existe pas en Amérique du Nord, malgré l'expansion spontanée de la livraison à vélo sous de nombreuses formes dans les grandes agglomérations urbaines du continent. Montréal pourrait donc être à l'avant-garde de la recherche-développement avec une telle initiative.

des domaines apparentés. À cet égard, le projet de pôle d'innovation en développement durable (notamment autour de la chimie verte et de la phytorestauration, mené par le Centre d'études des procédés chimiques du Québec (CEPROCQ) et de l'Institut de technologie des emballages et du génie alimentaire (ITEGA) du Collège de Maisonneuve sont des plus prometteurs⁸.

Voilà le genre de vision que nous attendons pour ce secteur. Ce serait aussi un signal fort de la fin du sacrifice du «vert» qui a été historiquement fait aux populations habitant l'Est de Montréal en consacrant des fonctions industrielles lourdes trop près des secteurs résidentiels. C'est un large projet collectif que de consolider et de développer un formidable capital de nature dans ce secteur méconnu et sous-estimé autrement

⁸ Voir les sites <http://www.ceprocq.com/fr/> et <http://itega.ca/>.

qu'en termes industriels lourds que nous proposons.

Nous sommes convaincus qu'il y a un énorme potentiel à développer en ce sens et que d'autres acteurs sont déjà prêts à instaurer des projets qui pourraient rendre l'Est plus nourricier. D'autant plus que la Ville de Montréal a signé, en 2015, le Pacte de Milan⁹, et mis sur pied, en 2018, un Conseil des politiques alimentaires montréalais (CPA-Mtl)¹⁰. Plus encore, le scénario que nous proposons pourrait positionner Montréal

⁹ Le Pacte de Milan «souligne le rôle crucial que doivent jouer les villes dans la mise en place de systèmes alimentaires durables et sains, notamment parce qu'elles sont directement touchées par les conséquences des changements climatiques et par les coûts de l'obésité et de l'insécurité alimentaire.» Ruby, Françoise (4 novembre 2015). «Signature du Pacte de politique alimentaire de Milan», Magazine de la Communauté 100°, <https://centdegres.ca/magazine/alimentation/signature-du-pacte-de-politique-alimentaire-de-milan/>.

¹⁰ Alimann, Marie (24 janvier 2018). «Réinventer l'alimentation à l'échelle de notre ville», bulletin Novae, <https://novae.ca/2018/01/reinventer-alimentation-echelle-notre-ville/>.

- et par là même, l'Est de Montréal - comme une métropole innovante et véritablement sérieuse quant à l'atteinte d'une résilience urbaine porteuse en capital économique, environnemental et humain.

Un secteur bleu

En parallèle d'un secteur vert et nourricier, nous appelons également le développement d'un secteur bleu. La mise en valeur des boisés proposée par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson et Les Amis du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie va de pair avec la mise en valeur de cours d'eau qui sont actuellement à l'état de vestiges historiques.

Les résident-e-s de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve vivent à quelques mètres d'un des fleuves les plus majestueux au monde sans y avoir accès. La présence du Port de Montréal, qui a toujours

refusé d'y aménager des accès malgré des demandes répétées, fait barrière.¹¹ Pourtant, nombre d'entre eux et elles n'ont pas les ressources financières pour aller profiter d'un accès à l'eau pendant leurs vacances et autres congés à l'extérieur de l'île. Il est plus que temps qu'ils et elles puissent bénéficier d'un aménagement bleu à distance de marche de leur domicile.

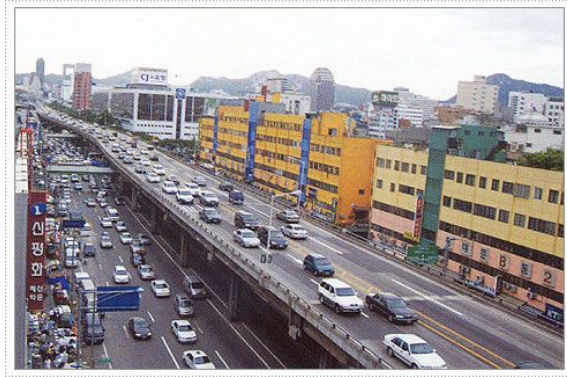
D'autant plus que la valeur d'un accès à l'eau en milieu urbain est explicitement reconnue par diverses politiques montréalaises ou celles d'autres villes à travers le monde.

¹¹ Les traces de ces demandes sont nombreuses. Il est possible les apercevoir notamment dans les documents de consultation du Bureau d'audience publique au sujet du projet de prolongement de l'autoroute Notre-Dame : Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) (2002). [#]162 - *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*, Rapport d'enquête et d'audience publique, <http://www.bape.gouv.qc.ca/section/s/rapports/publications/bape162.pdf>.

D'ailleurs, Montréal est désormais reconnue comme une Communauté bleue¹², et nous croyons que l'accès à l'eau doit être promu et concrétisé non seulement en termes d'assainissement et d'eau potable, mais aussi en termes d'aménagement urbain et de résilience écologique, y compris *sur* l'île de Montréal même.

Un des exemples les plus éclatants de valorisation de l'accès à l'eau en milieu urbain est certainement, comme on peut le voir ci-contre, la démolition, à Séoul, d'une structure autoroutière (semblable à l'autoroute métropolitaine à Montréal), pour réaliser une promenade au long d'une rivière qui avait été

remblayée pour y construire l'autoroute¹³.



(source : Ville de Séoul)



(source : Grist)

Malgré que cet exemple soit des plus inspirants, notre demande n'est pas aussi ambitieuse.

¹² Radio-Canada (22 mars 2019). «Montréal rejoint les villes de la «Communauté bleue»», <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1160025/montreal-communaute-bleue-reduction-plastique-eau>.

¹³ Rao, Kamala (5 avril 2011). «*Seoul tears down an urban highway and the city can breathe again*», <https://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/>.

Ce que nous proposons, beaucoup plus simplement, est de renoncer au projet de construire une nouvelle structure qui empêcherait de valoriser adéquatement l'espace vert, nourricier et bleu. Il serait en effet pour le moins incongru de vouloir mettre en valeur le ruisseau Molson à proximité d'un tronçon autoroutier et d'un viaduc où circuleraient plus de 60,000 vh/jour - voire plus si les scénarios de croissance souhaités par le Port, Raymond Logistiques et la Ville de Montréal (pour le parc industriel) se réalisent -, dont une grande part de camions lourdement chargés. Le niveau de bruit et de pollution de l'air provenant de la circulation routière et des activités logiques du Port et de Raymond Logistique en feraient un lieu tout simplement infréquentable.

Nous sommes convaincus que nous avons devant nous un formidable potentiel pour procurer aux résident-e-s de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et à l'ensemble des Montréalais-es un accès à l'eau significatif durable d'une autre façon que par un accès accru aux berges : sur l'île même, par la fréquentation d'un secteur davantage végétalisé et remettant en valeur des vestiges de courants d'eau historiques. Encore une fois, il est plus que temps que l'Est de Montréal cesse d'être envisagé dans une perspective d'abord industrielle qui sacrifie trop souvent la végétalisation et, de ce fait, la qualité de vie (et celle de l'espérance de vie).

Notre proposition pour le secteur implique donc de renoncer au développement autoroutier projeté. Il s'agit d'une condition nécessaire pour faire advenir un secteur vert, nourricier et bleu viable

et fréquentable.
Nous détaillons quelque peu
dans les prochaines pages
les raisons pour lesquelles
il faut renoncer au scénario
de la Ville, du MTQ et du Port.

UN SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT ROUTIER, INDUSTRIEL ET PORTUAIRE INACCEPTABLE

Il est facile de se perdre dans le flou artistique et les multiples objectifs, justifications et détails plus ou moins cohérents et importants des documents de planification soumis à la consultation.

Il est d'autant plus difficile de s'y retrouver qu'aucune étude d'impact sur les émissions de GES, le bruit, la chaleur au sol, la pollution de l'air, etc. n'a été soumise. Et qu'au-delà de mots-clés servant d'objectifs louables

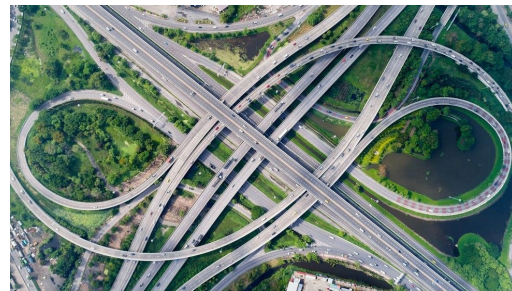
(développement durable, transfert modal, axe de transport collectif structurant, cohabitation harmonieuse avec les secteurs résidentiels, etc.), à peu près rien n'est assez défini pour permettre aux participant-e-s de comprendre comment ces objectifs seraient atteints. En voici quelques exemples.

D'une part, il est fort souhaitable de dire vouloir desservir le pôle Assomption Sud en transport collectif pour favoriser un «transfert modal», mais il n'y a aucun plan de desserte réel présenté, et les conditions du secteur (faible densité, fonctions fragmentées, etc.) laissent penser qu'il sera très difficile d'obtenir une part modale pour les transports en commun (TC) et les transports actifs (TA) significative ou à la hauteur des ambitions des plans de transport et de développement durable de la Ville de Montréal. Il n'y a pas non plus de détails sur les aménagements qui permettraient d'assurer la convivialité et la sécurité

des nouvelles intersections à très hauts débits et vitesses de circulation (Hochelaga et Notre-Dame/ L'Assomption) pour les piétons et cyclistes - et cela malgré l'annonce d'une approche dite Vision Zéro par la Ville. Pour ne prendre qu'un dernier exemple, il faut avoir foi au voeu du MTQ et du Port en ce qui a trait aux murs anti-bruit car aucun scénario à cet égard n'a été présenté sérieusement (modélisation à l'appui), et ces deux acteurs ne sont pas reconnus pour leur sensibilité particulière aux milieux qu'ils traversent ou côtoient.¹⁴

¹⁴ Le Port de Montréal a par exemple été invité à «refaire ses devoirs» par la Direction de santé publique en matière d'évaluation du bruit pour ses installations de Contrecoeur: voir Shields, Alexandre (20 juin 2018). «Le Port de Montréal invité à refaire ses devoirs», Le Devoir, <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/530715/dragage-du-st-l-aurent>. Les exemples de nuisances et du manque de rigueur du Port et du MTQ dans la gestion de leurs nuisances envers leurs voisins sont très, très nombreux. Des «correctifs» aux études ou aux mesures prises sont souvent nécessaires, et tardent souvent

Cela amène nous amène donc à constater que ce que la vision du secteur que l'on nous propose ressemble à ça : encore une fois, un spaghetti de bitume agrémenté de verdissement, au sens compensatoire du terme.



@Ornikar

Il faut donc s'en tenir à la logique historique sous-tendant le projet pour l'évaluer, qui apparaît facilement dans ce cas. Ce qui est proposé est un développement autoroutier visant à favoriser la croissance des activités industrielles et portuaires. Tel qu'on peut d'ailleurs le lire sur la page annonçant

à être mises en place, au détriment de la qualité de vie de leurs voisin-e-s.

la consultation de l'OCPM sur le secteur :

*La consultation permettra de débattre des orientations proposées par la Ville afin de repenser le territoire, d'attirer de nouvelles entreprises, tout en favorisant le développement durable et une meilleure cohabitation avec les milieux résidentiels.*¹⁵

Un autre document utilisé par le Ville pour présenter l'initiative spécifique que l'intention est ici de planifier

*la création d'un éco-parc 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.*¹⁶

¹⁵ OCPM, consultation sur le secteur Assomption Sud - Longue-Pointe (2019) : <http://ocpm.qc.ca/fr/assomption-sud-longue-pointe>

¹⁶ Ville de Montréal (janvier 2019). *Éco-parc industrie de la Grande Prairie - Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe* [présentation PowerPoint] : <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/f>

L'amélioration des activités portuaires en lien avec ce projet en est un objectif tout aussi clair. Tel qu'on peut le lire dans un document, plus détaillé, préparé par la Ville aux fins de cette consultation :

L'amélioration des accès aux installations portuaires assurera un soutien aux activités économiques du port (...) Plus précisément, le nouveau réseau envisagé a pour objectif d'assurer une desserte plus efficace du terminal Viau du port, un enjeu non négligeable pour le secteur. De fait, la mise en service récente de ce quatrième terminal à conteneurs génère une croissance du camionnage entre le port et le réseau routier supérieur. Sans le nouveau réseau routier, cet enjeu serait particulièrement critique lorsqu'on considère que la croissance anticipée concerne directement les axes

[iles/pdf/P93/3.2_presentation_vision_assomption_ocpm.pdf](#), diapositive 11.

*les plus congestionnés
du secteur.*¹⁷

Ou encore:

*En complément
des aménagements réalisés
dans le corridor de l'autoroute
25, les nouveaux liens routiers
envisagés permettront donc
d'assurer une connectivité
directe entre le port
et le réseau supérieur,
de façon (...) à garantir
au port un mouvement
continu des camions
depuis ses terminaux,
sans avoir à passer
par des feux de circulation
partagés avec la circulation
locale.*¹⁸

Les intentions sont donc
claires, d'autant plus qu'il
s'articule presque
certainement avec la remise à
l'agenda de la modernisation
de la rue (sic) Notre-Dame, tel

qu'annoncé en décembre
dernier¹⁹.

Selon nous, l'enjeu de la
présente audience publique
nous semble être de savoir
quels sont les impacts
de la vision de ce secteur,
de ce projet et de
ces intentions qui nous
sont présentés, et de
déterminer s'ils sont
socialement acceptables.
Pour notre part, le test
de l'acceptabilité sociale passe
par une évaluation de ses
impacts 1) sur la circulation
motorisée et les émissions de
gaz à effet de serre d'une part,
2) sur l'amélioration des
conditions environnementales
locales, et 3) sur la chaleur au
sol et le bruit.

¹⁷ Ville de Montréal (janvier 2019). *Écoparc industrie de la Grande Prairie - Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe*, [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1 - assomption-sud l ounguepointe_lowres.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1_-_assomption-sud_lounguepointe_lowres.pdf), p.44.

¹⁸ Idem, p.45.

¹⁹ Corriveau, Jeanne (15 décembre 2018). «Québec et Montréal remettent la modernisation de la rue Notre-Dame au programme», *Le Devoir*, <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/543636/quebec-et-montreal-remettent-la-modernisation-de-la-rue-notre-dame-au-programme>.

1. La circulation motorisée et les émissions de gaz à effet de serre

La Communauté Métropolitaine de Montréal - dont fait évidemment partie la Ville de Montréal - a voté en novembre dernier une déclaration d'urgence climatique. Dans cette déclaration, il est reconnu que

pour limiter à 1,5 degré [Celsius] le réchauffement planétaire, il est nécessaire de transformer rapidement les secteurs de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'industrie, du bâtiment, des transports et de l'urbanisme...²⁰

Les activités industrielles et portuaires sont aujourd'hui, et pour tout avenir raisonnablement prévisible, basées sur des ressources fossiles qui génèrent de plus en plus de gaz à effet de serre. L'organisation économique actuelle dont participe

²⁰ Radio-Canada (5 novembre 2018): <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1134054/declaration-urgence-climatique-cmm-valerie-plante-andre-belisle>

le Port de Montréal est basée sur des circuits de plus en plus longs et énergivores.

Ce modèle, qui fait en sorte que nos aliments parcourent en moyenne plus de 5 000 km pour aboutir dans nos assiettes, est justement à la base de la hausse des émissions de GES²¹.

Ainsi, quand on propose de faire croître ces activités, on propose d'encourager la poursuite d'un modèle économique qui devrait être jugé désuet au regard des menaces à la vie et la santé humaine et des autres espèces qu'il engendre. Il faut donc le rejeter pour orienter notre développement le plus rapidement possible sur des circuits courts,

²¹ Dans nos discussions avec les autorités portuaires, elles invoquent constamment la nécessité de livrer des pois chiches et des porcs partout sur la planète. Elles reportent ainsi partiellement la responsabilité de la logique économique à l'oeuvre sur les consommateurs-trices et les citoyen-ne-s, dans une sorte de fatalisme qui obscurcit les logiques systémiques à l'oeuvre.

et consommant le moins d'énergie possible. C'est la seule option réaliste pour réduire nos émissions de GES.

2. Les impacts locaux

Le développement du réseau routier prévu dans le secteur est l'élément déterminant dans la structuration de l'espace en question.

En effet, le ministère des Transports du Québec (MTQ) y prévoit le prolongement du tronçon Souigny (une composante du projet de «Modernisation de la [rue] (sic) Notre-Dame»), comprenant des voies surélevées dans l'axe Souigny, un tronçon autoroutier dans l'axe l'Assomption et des boucles autoroutières pour faire la jonction des deux axes. Pour sa part, la Ville de Montréal prévoit ajouter une section au boulevard L'Assomption, constituée principalement d'une immense - et étrange - jonction à l'intersection

Assomption et Hochelaga. Pour ce qui est du Port, il prévoit construire un viaduc devant permettre de joindre son territoire à l'axe autoroutier Assomption Sud, à l'extrémité Sud-Ouest. Tous trois ont conjointement présenté pour cette consultation un document dans lequel ils justifient le tracé retenu, de même que le rejet d'autres options.²²

Ce développement autoroutier et les développements industriels et portuaires qu'ils entendent favoriser auront de multiples conséquences sur la qualité de vie dans un secteur dont les contraintes environnementales sont déjà élevées et où une proportion significative de la population est vulnérable de nombreuses façons. Il sera en effet un générateur de pollution

²² OCPM (2019): [Scénario retenu - Viaduc : axe routier à l'est du viaduc ferroviaire du CN](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/6.14.3_7_scenarios_det_ails.pdf), Ville de Montréal - Ministère des Transports du Québec - Port de Montréal, http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/6.14.3_7_scenarios_det_ails.pdf

sonore, de pollution atmosphérique, de perte de biodiversité, de chaleur au sol et d'inconfort et d'insécurité pour les piétons et les cyclistes.

3. La chaleur au sol et le bruit

Lors de la séance d'information de ces consultations, en mars dernier, nous avons publiquement questionné les personnes-ressources [de la Ville de Montréal] qui ont présenté la vision du secteur sur les effets, dans tout le projet (y compris dans l'aménagement du secteur industriel) sur la chaleur au sol, compte tenu de la minéralisation impliquée. La réponse donnée à cette question a été pour le moins courte et succincte, mais tout à fait ambiguë - comme nombre d'autres réponses à des questions similaires l'ont d'ailleurs été.

On nous a en effet répondu que l'objectif pour la Ville

est de réduire «le plus possible» les surfaces minéralisées. Mais ce qu'il faut comprendre de cela n'est pas que l'on souhaite les réduire par rapport à la situation actuelle, mais les augmenter le moins possible²³.

Cette réponse est inacceptable et elle nous apparaît symptomatique de l'appréhension de l'ensemble de cet enjeu dans ce projet. Rappelons que l'été 2018 a été l'un des étés les plus chauds et que 90 décès au Québec - plus d'une cinquantaine à Montréal - ont été identifiés comme étant reliés à la canicule de la première semaine du juillet 2018.²⁴

²³ OCPM, séance d'information de la consultation publique sur le secteur Assomption Sud / Longue-Pointe (12 mars 2019). Réponse d'Éric Provost, conseiller en aménagement et chef d'équipe au Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal vers 1h06, https://www.youtube.com/watch?v=kOxrn87l_7I&feature=youtu.be.

²⁴ «[Le] Québec a vécu (...) sa plus grande vague de chaleur extrême depuis 2010. Selon le (...) bilan publié (...) par la Direction régionale de santé publique (DRSP), la canicule a joué un rôle dans la mort

Selon tous les scénarios actuellement envisageables, la situation ne va qu'empirer.

Nous avons bien remarqué que les proposeurs ont démontré une volonté de prendre en compte les interventions citoyennes et environnementales qui ont souligné la valeur du boisé Steinberg et les services écosystémiques²⁵ névralgiques qu'il rend au secteur.

de 53 personnes à Montréal. (...) La grande majorité des victimes résidaient dans des îlots de chaleur.» (...) [Pendant cet épisode,] «les températures dans la région de Montréal oscillaient entre 31,7 et 35,5 °C. La majorité des personnes mortes à cause de la canicule résidaient dans des îlots de chaleur où la température est plus élevée qu'ailleurs à Montréal.

Les arrondissements de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Verdun et LaSalle sont parmi les plus chauds de l'Île.» Bélice, Bélinda (18 juillet 2018). «La canicule a fait près de 90 victimes au Québec», La Presse, <https://www.lapresse.ca/actualites/gand-montreal/201807/18/01-5190016-la-canicule-a-fait-pres-de-90-victimes-au-quebec.php>.

²⁵ Voir Union européenne, Office des publications [Environnement] (septembre 2009). *Biens et services écosystémiques*, http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/eco-systems%20goods%20and%20Services/Ecosystem_FR.pdf

Mais nous ne pouvons souscrire à une proposition d'intégrer le boisé Steinberg à l'intérieur de la boucle autoroutière entre de Souigny et L'Assomption.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit : une boucle consistant en un échangeur d'une hauteur de 9 mètres, c'est-à-dire de la hauteur d'un triplex, emprisonnant le boisé Steinberg dans une structure autoroutière, ce qui apparaît des plus contre-productifs et complètement à l'envers de ce qu'il faut faire pour continuer à profiter de la fonction de climatisation qu'il effectue et qui est si importante dans cette région de l'Est de Montréal. (Sans compter que nous sommes aussi perplexes devant les affirmations selon lesquelles cet aménagement puisse être hospitalier pour des cyclistes et des piéton-ne-s.)

Quant au bruit, on nous promet des mesures de mitigation encore floues, et qui concerne seulement les nouvelles infrastructures. On ne promet rien en ce qui concerne les activités courantes des opérateurs des terminaux portuaires, qui causent déjà problème et qui vont être accentués, étant donné l'objectif de tous ces développements de les faire croître encore.

Or il est établi que

les secteurs qui regroupent les populations les plus pauvres et les plus exposées au bruit se dispersent un peu partout, mais surtout au centre de l'île, principalement entre les autoroutes 15 et 25.²⁶

²⁶ Gouvernement du Québec, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (2017), *Le bruit et la santé - État de situation - île de Montréal*, http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/6.5.3-feuillelet_bruit_2017.pdf, p.4 - voir aussi la Carte 2 («Niveaux de bruit moyens 2014 et revenu médian des ménages 2011, île de Montréal»), p.5.

C'est aussi dans des quartiers ouvriers tels que Hochelaga-Maisonneuve que le bruit affecte le plus les populations :

L'intensité sonore de ces quartiers — et la difficulté d'y préserver des zones où l'on arrive à oublier le bruit — s'explique aussi par la forte présence d'axes de transit, ces portions de la ville étant, encore aujourd'hui, traversées par des centaines de milliers de véhicules sur une base quotidienne.²⁷

Plus encore, l'Est de Montréal comporte des zones de bruit à l'intensité comparable qu'à celles qui sont autour de l'aéroport Montréal-Trudeau²⁸, lesquelles sont

²⁷ Ferraris, Florence Sara G. (18 février 2019). «Le calme sonore, une denrée rare dans les anciens faubourgs ouvriers montréalais», *Le Devoir*, <https://www.ledevoir.com/societe/transport-urbanisme/548059/les-zones-calmes-une-denree-rare-dans-les-anciens-faubourgs-ouvriers-montreal-ais>.

²⁸ Gouvernement du Québec, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, op.cit., Carte 1 («Cartographie des niveaux

présentement l'objet d'une demande en recours collectif²⁹.

Alors que l'Observatoire sur le bruit promis par la Ville de Montréal cherche encore le modèle qu'il adoptera³⁰, alors que la Ville de Montréal et le Port de Montréal ne partagent pas leurs données, s'ils en ont, sur la situation actuelle du bruit dans les quartiers avoisinant le secteur à l'étude, nous trouvons irresponsable d'aller de l'avant avec les projets mis de l'avant. D'autant plus avec les nuisances

de bruit, île de Montréal, 2014.»), p.2.

²⁹ Bourassa, Karianne (16 janvier 2019). «*Pollués de Montréal-Trudeau: des citoyens veulent faire cesser les vols de nuit*», Journal de Montréal, <https://www.journaldemontreal.com/2019/01/16/pollues-de-montreal-trudeau-des-citoyens-veulent-faire-cesser-les-vols-de-nuit>.

³⁰ Esseghir, Amine (12 octobre 2018). «*Observatoire du bruit: à la recherche d'un modèle montréalais*», journal Métro, <https://journalmetro.com/actualites-ahuntsic-cartierville/1855623/observatoire-du-bruit-a-la-recherche-dun-modele-montrealais/>.

sonores occasionnées par la construction et la mise en service du Terminal Viau dérangeant déjà beaucoup (bien que des améliorations aient certes été apportées), et la deuxième phase de travaux pour l'agrandir qui débiteront dès l'automne prochain³¹, nous ne pouvons que craindre l'augmentation notable, nuisible et inacceptable qui en résultera probablement pour les citoyen-ne-s du secteur. Déjà, suite à une plainte que nous avons faite, l'automne dernier, dont le Port n'a pu déterminer la cause, on nous soulignait que le principal bruit mesuré était probablement dû à la circulation motorisée

³¹ Port de Montréal (?). «*Viau : un nouveau terminal international à conteneurs - Symbole de la vitalité économique de Montréal*», bulletin électronique, onglet Communauté, <https://www.port-montreal.com/fr/travaux-secteurs-maison-neuve-et-viau-communaute.html>.

sur Notre-Dame...³²
Cela montre bien l'enjeu majeur aux plans de la santé publique et de l'économie - puisque les citoyen-ne-s y participent, eux et elles aussi -, qui est incontournable pour ce qui est de l'acceptabilité sociale des desseins projetés.

Un projet qui contourne les conditions du décret de l'autoroute Notre-Dame (2002)

Devant les objectifs, justifications et détails du scénario soumis pour consultation publique, nous estimons qu'il est légitime de constater que ce scénario en cache un autre qui ne peut être

³² De plus, il est habituel de mesurer, dans la maison avec les fenêtres fermées, un niveau de 35 DB, de jour comme de nuit - en ouvrant les fenêtres, c'est généralement un niveau de 50 DB que l'on obtient, parfois même la nuit. Or la limite généralement reconnue est de 40 DB/nuit et de 55 DB/nuit. Voir Gouvernement du Québec, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, op.cit., p.2.

nommé tant il est inacceptable. À notre avis, les autorités gouvernementales en cause ont soumis pour consultation un projet d'aménagement et de boulevard urbain alors qu'en fait, le vrai projet consiste à poursuivre le vieux projet d'autoroute Notre-Dame.

Or, les conditions autorisant ce projet étaient en effet très claires, comme on peut le lire dans le décret (2002) :

CONDITION 6 : MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit proposer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, après deux, cinq et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation comme moyen de maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue

De Lorimier et la rue
Notre-Dame.

*Ce programme de suivi
doit inclure les moyens
pour mettre en place
les correctifs nécessaires
pour atteindre l'objectif
précité. Ce programme
doit être déposé au moment
de la demande de certificat
d'autorisation prévu à l'article
22 de la Loi sur la qualité
de l'environnement.
Les rapports de suivi
doivent être déposés
auprès du ministre
de l'Environnement
au plus tard 6 mois
après chacune
des échéances précitées[.]*³³

Ces conditions
sont bien embêtantes
pour la Ville et le MTQ.
Car aucune de ces deux
organisations n'a jamais
vraiment envisagé de gérer
la congestion autrement
qu'en augmentant la capacité
routière. Au contraire,
et contrairement à bien
d'autres villes et autorités

de transport dans le monde,
leur mode privilégié de gestion
de la mobilité a été -
et demeure, visiblement -
l'augmentation de la capacité
routière. Avouer que le but
de ce projet est de poursuivre
le développement
de l'autoroute Notre-Dame
forcerait ces deux instances
politiques à demander
une autorisation au BAPE
et à rencontrer les conditions
du décret de 2002. Le faire
sans le dire - ou l'avouer -
leur permettrait
de se soustraire à l'effort
de réduire la capacité
sur des axes (comme
les boulevards Sherbrooke
ou Hochelaga) d'un niveau
équivalent à l'augmentation
qui est ici proposée,
et à devoir en rendre compte
publiquement en déposant
leurs plans et leurs exercices
de suivi.

³³ Gouvernement du Québec,
Ministère de l'Environnement
et la lutte contre les changements
climatiques, Décret 1130-2002,
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/decret/notre-dame.htm>
- nous soulignons dans le texte.

Ces quelques considérations soulèvent quelques autres questions, probablement plus importantes encore - notamment celles-ci : nos institutions démocratiques - telles le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) ou l'OCPM - sont-elles en mesure de faire comprendre aux décideur-e-s politiques qu'il faut désormais ralentir, à tout le moins, notre course de plus en plus rapide vers le mur du réchauffement climatique? Suffit-il de quelques ingénieur-e-s et communicateurs-trices disant faire du «développement durable» pour réussir à encore faire adhérer les citoyenne-s à la nécessité d'une croissance routière, industrielle et portuaire infinie qui ne peut en aucun cas être vue comme durable ou viable?

Nous serions des plus déçu-e-s si la conclusion de ces consultations publiques

de l'OCPM pour la Ville de Montréal était que le scénario de développement insoutenable proposé est « socialement acceptable ». Plusieurs résultats des consultations publiques des 30 dernières années ont ainsi statué, mais celle du BAPE, en 2002, a démontré à bien des décideurs et des citoyen-ne-s que les avis de ceux-ci peuvent prévaloir lorsqu'ils permettent de révéler que des enjeux se révèlent si importants qu'ils valent la peine de faire en sorte de stopper les bulldozers réglementaires et les façons de justifier des projets qui promettent de régler des problèmes qu'en fait, ils perpétuent³⁴.

³⁴ Lors de ces consultations et depuis, nul n'a jamais fourni, à ce que l'on sache, d'exemple d'une autoroute qui a réglé un problème de congestion. De l'aveu même du MTQ, cinq ans après la fin du projet d'autoroute propos en 2002, la situation de congestion sur Notre-Dame serait revenue au même. Or même sans sa réalisation, le nombre d'automobiles a explosé - voir par exemple : Duchaine, Hugo (21 mars 2017). «200 000 voitures de plus

Ce n'est pas un jeu à somme
nulle, loin s'en faut,
nous en pâtirons tous
et toutes - en fait, c'est déjà
le cas.

Nos enfants nous regardent,
et ils et elles se demanderont
certainement les raisons
de nos décisions actuelles -
ils et elles les (et nous)
condamneront peut-être.
La nécessité de livrer des pois
chiches plus rapidement,
ou des porcs en Chine,
ne doivent plus constituer
des arguments imparables
qui méritent encore
aujourd'hui le sacrifice
des conditions de vie
pour les générations futures
d'humain-e-s.

*sur les routes de la région
de Montréal», Journal de Montréal,
[https://www.journaldemontreal.com/
2017/03/21/les-embouteillages-sont-
plus-longs-et-durent-plus-longtemps](https://www.journaldemontreal.com/2017/03/21/les-embouteillages-sont-plus-longs-et-durent-plus-longtemps).*