



Montréal · Est

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL  
À L'OCCASION DES CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LE**

**PROJET DE MISE EN VALEUR DU SITE CONTRECŒUR**

**VILLE DE MONTRÉAL-EST**

**JUIN 2007**

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. SOMMAIRE.....</b>	<b>3</b>
<b>2. INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>3. MONTRÉAL-EST EN BREF.....</b>	<b>5</b>
<b>4. NOS PRÉOCCUPATIONS.....</b>	<b>6</b>
4.1. Les opérations de la Carrière .....	7
4.2. Le boulevard Bourget-Forget.....	10
4.3. La rue Sherbrooke.....	14
<b>5. SYNTHÈSE .....</b>	<b>15</b>

## *1. SOMMAIRE*

La ville de Montréal-Est se distingue de manière générale des autres ensembles municipaux de la région; notre territoire est presque entièrement utilisé à des fins industriels. Ceci dit, nos préoccupations quant au développement du site Contrecœur sont aussi particulières.

D'autant plus, étant donné notre importance en tant que centre industriel régional, il est évident que la santé économique de Montréal-Est a un impact direct sur l'économie de la métropole. Notre épanouissement rend nécessaire une réflexion à l'égard de nos enjeux dans le but d'assurer la vitalité économique et la pérennité de nos entreprises. Nous sommes aussi voisins au site de développement proposé et allons donc subir de façon marquée les impacts d'un développement mal coordonné.

Dans le cadre des consultations publiques sur le projet de développement du site Contrecœur, nous souhaitons donc faire part de nos préoccupations majeures. Elles sont :

- ❑ La pérennité des activités de la Carrière Lafarge;
- ❑ L'optimisation des espaces industriels et la gestion de la cohabitation avec les secteurs résidentiels;
- ❑ L'amélioration des infrastructures de transport des marchandises et des personnes ( attention particulière au futur corridor Bouget-Forget).

Suite à nos réflexions, nous tenons à souligner notre appui au projet présenté. Ayant de nombreuses composantes intéressantes, dont un centre commercial, il nous est évident que le développement du site Contrecœur saura mettre en valeur le secteur est de l'île de Montréal.

## ***2. INTRODUCTION***

D'entrée de jeu, nous tenons à confirmer l'appui de l'administration de Montréal-Est au projet présenté. La construction de près de 1800 unités de logements dans l'est de l'île pour répondre aux besoins en matière de logement de nos résidents est une importante contribution dans la mise en valeur de notre secteur, ce qui confirme l'attraction de l'Est pour tous les types de développement. Ce projet viendra sans doute répondre de manière satisfaisante aux besoins exprimés par plusieurs groupes qui désirent rester sur l'île, demeurer dans l'est de l'île et de par sa typologie variée, nous sommes convaincus que le projet vient combler une part importante des besoins non satisfaits.

Nous sommes aussi réjouis de constater que le projet comporte une composante commerciale, plus particulièrement par le fait que ce volet du projet est situé dans la zone d'influence de la rue Sherbrooke, venant ainsi confirmer l'importance stratégique de cette artère dans la consolidation et contribuer au développement de cette voie stratégique de l'Est. Nous appuyons cette initiative puisqu'elle viendra par ailleurs consolider l'offre commerciale nécessaire aux voisinages immédiats.

### **3. MONTRÉAL-EST EN BREF**

Vous nous permettrez, avant d'aborder plus à fond notre mémoire, de résumer en quelques mots les principales caractéristiques de notre ville.

La ville de Montréal-Est abrite près de 4 000 résidents sur un territoire d'une superficie de 12,36 km<sup>2</sup>. Comme vous le savez, Montréal-est est une ville à vocation industrielle :

- ❑ Sur notre territoire se trouvent de nombreuses usines pétrochimiques et chimiques ainsi que d'importantes raffineries de pétrole dont certaines installations datent du début du 20<sup>e</sup> siècle ; quelques 600 000 barils de pétroles y sont raffinés à tous les jours.
- ❑ Entre autres, les installations Shell permettent de raffiner plus de 260 000 barils de pétrole par jour et PétroCanada en raffine tout autant. *De plus, d'autres grandes pétrolières dont Chevron et Exxon envisagent de s'installer à Montréal-Est*, confirmant l'importance stratégique de ce territoire pour les exploitations pétrochimiques.
- ❑ D'autres installations économiques, plus près des préoccupations relatives au projet du site Contrecoeur, sont aussi situées sur notre territoire. Lafarge, l'unique carrière de l'île Montréal, se trouve en effet en bonne partie sur le territoire de la Ville de Montréal-Est.

Il est donc important de souligner à ce stade- ci que la santé économique de Montréal-Est a un impact direct sur l'économie de la métropole. Son plein épanouissement rend nécessaire une réflexion eu égard à certains enjeux majeurs qui sont au cœur de nos

préoccupations administratives, dans le but d'assurer et de maintenir la vitalité économique de nos entreprises.

#### ***4. NOS PRÉOCCUPATIONS***

Vous comprendrez donc que notre premier ensemble de préoccupations concerne la pérennité des activités de la Carrière Lafarge. Comme vous le savez, cette Carrière est la dernière carrière encore en exploitation sur l'île de Montréal. On a souvent tendance à négliger l'importance stratégique, sur le plan économique de ce type d'activité. Rappelons simplement pour le moment que cette carrière fournit de nombreux matériaux de base au niveau de la construction (ciment, béton) et aide donc à maintenir les coûts de production acceptables pour l'île de Montréal.

On peut comprendre aisément que la localisation de ce type d'activités dans une zone urbanisée provoque certaines réflexions mais rappeler à ce moment-ci l'importance jouée par la carrière dans la filière de la construction n'est très certainement pas impertinent. Ce qui nous amène à notre deuxième bloc de préoccupations. Il concerne l'optimisation des espaces industriels et la gestion de la cohabitation avec les secteurs résidentiels

En effet, comme ville à vocation principalement industrielle, nous souhaitons optimiser l'utilisation des espaces industriels et, pour maintenir un niveau acceptable de cohabitation, nous souhaitons que la Commission se préoccupe de la gestion de leurs interfaces avec les secteurs résidentiels. Certaines actions doivent rapidement être prises afin d'assurer à long terme une cohabitation harmonieuse.

Enfin, notre troisième enjeu concerne l'amélioration des infrastructures de transport des marchandises et des personnes

Afin de desservir ces industries d'importance internationale, les infrastructures de transport doivent permettre une circulation rapide et efficace des marchandises et des travailleurs. C'est un fait maintenant trop bien connu : le réseau routier est déficient dans l'est de l'île ce qui mine la compétitivité de nos entreprises.

Le projet du site Contrecœur permet de revenir sur ces problématiques et sur ces objectifs. Nous verrons plus loin nos recommandations à cet égard.

C'est donc à la lumière de ces trois ensembles de préoccupations que nous souhaitons aujourd'hui formuler nos avis et commentaires sur le projet du site Contrecœur.

#### **4.1. Les opérations de la Carrière**

Plus tôt, on vous a signifié l'importance de la Carrière dans la filière de la construction. On peut facilement comprendre que si le secteur résidentiel montréalais doit demeurer compétitif, la disponibilité de ressources comme la carrière Lafarge à immédiate proximité des chantiers de construction constitue un atout inestimable, particulièrement en ce qui concerne les économies en terme de coûts de transport. « Quand le bâtiment va, tout va » a-t-on coutume de dire; si l'adage est vrai et si on veut maintenir le rythme de construction des dernières années pour maintenir dans la région métropolitaine un niveau élevé de croissance économique, on n'insistera jamais assez sur la nécessité d'être

compétitif dans chaque composante du marché de la construction. La Carrière Lafarge est donc une nécessité économique.

Dans ce contexte, la Carrière doit pouvoir maintenir le niveau actuel de ses activités, à court, à moyen et à long terme. En fait, le maintien à terme de ses activités n'est pas bénéfique que pour la seule municipalité de Montréal-Est mais bien pour l'ensemble de l'agglomération. Nous avons donc tous intérêt à maintenir les activités de la Carrière. Pour l'administration de Montréal-Est, le maintien à long terme des activités de la Carrière est une nécessité absolue; le projet à l'étude ne peut ni ne doit entraver ses opérations.

Dans les faits, à chaque fois où un projet industriel vient s'implanter à proximité d'un secteur résidentiel, la question de la cohabitation est posée de nouveau avec un ensemble de préoccupations qui soulève parfois des débats vigoureux. Dans l'est de l'île, ces dernières années, on a assisté à ce type de débat dans les cas d'Interquisa et dans celui de Canterm. On impose maintenant des normes régissant l'agrandissement et l'implantation de ce type d'entreprises à proximité de résidents.

Mais l'inverse n'est malheureusement pas vrai. On ne possède pas encore à ce jour de règles précises, au-delà du zonage, concernant l'implantation de secteurs résidentiels dans le voisinage immédiat d'activités économiques ce qui implique, tous en conviennent un certain nombre de problèmes de cohabitation. Il nous faut donc être conscient des problèmes occasionnés par la proximité des deux fonctions. Et il nous faut être conscient



qu'à court terme, les nouveaux résidents manifesteront un certain nombre de plaintes, ce qui accentuera la pression sur les fonctionnaires municipaux de notre ville et des arrondissements voisins, sur les élus municipaux et sur les gestionnaires de la Carrière.

Il nous faut donc rapidement développer des solutions afin de permettre la pérennité de ces activités tout en répondant aux besoins de la population locale. Il y aura ainsi lieu, à court terme de réfléchir à intégrer dans nos réglementations des distances séparatrices minimales, à prévoir l'aménagement de zones tampons et à instaurer d'autres mécanismes de mitigation des nuisances visuelles, sonores et olfactives. Tout en évitant de faire supporter aux seules gestionnaires des entreprises le fardeau de ces mesures.

Cette problématique a des dimensions multiples et qui s'inscrivent dans le long terme. Si, par épuisement des ressources ou par des mesures inappropriées, on avait comme résultat la cessation à court ou moyen terme des activités de la carrière, la question ne serait pas pour autant résolue. En effet, nos moyens de contrôle sont à ce jour encore inefficaces pour gérer les usages ultérieurs à l'exploitation de la carrière. Qu'arrive-t-il, en effet, au lendemain de la cessation des opérations de sites semblables ? En fait, posons la question autrement, que souhaitons-nous éviter comme activité le jour où la Carrière Lafarge cessera ses activités ? Dans le meilleur des cas, un site inexploité, vacant, difficile à reconvertir et on se retrouve, en plein cœur de la ville comme dans le cas du carré Laval, avec un trou béant, sans activités économiques, qui ne génère ni retombées économiques ou fiscales ni emplois ? Ou un site d'enfouissement ? Et devoir gérer difficilement la

cohabitation, avec des coûts sociaux gigantesques comme dans le cas de la Carrière Miron, à Montréal.

## **4.2. Le boulevard Bourget-Forget**

On a mentionné en introduction nos préoccupations à l'égard de la dynamique industrielle, en amenant votre regard sur les questions de circulation et du transport des biens et marchandises. Dans l'est de l'île, cette préoccupation a plusieurs dimensions mais un fait central demeure, et fait depuis plusieurs années consensus parmi les intervenants : le lien routier nord-sud.

Ce lien nord-sud est essentiel. On a trop souvent décrit les besoins pour qu'on élabore trop longtemps dans le cadre de cette consultation.

En effet, aucun lien routier nord-sud n'existe dans cette partie de l'île. Relier les industries au réseau autoroutier ou relier les activités portuaires au réseau autoroutier, greffer par voie autoroutière les activités de l'aéroport, du port et nos industries locales ne sont pas que des enjeux d'économie locale; c'est d'abord et avant tout le positionnement de notre économie sur le marché régional et continental qui est en cause.

Afin de soutenir sa compétitivité et sa force d'attraction, la Ville de Montréal propose dans son Plan de transport déposé il y a trois semaines d'offrir des conditions favorables aux entreprises existantes ainsi qu'aux nouveaux investissements. Dans ce contexte, Montréal propose des améliorations du réseau routier compatibles pour optimiser

l'utilisation du réseau artériel et autoroutier en recherchant une plus grande fluidité, par la canalisation de la circulation, l'élimination de la circulation de transit dans les rues locales et par un meilleur contrôle de la congestion du réseau autoroutier.

Dans la situation actuelle, les industries locales doivent acheminer leurs marchandises vers l'autoroute 25 pour ensuite rejoindre les principaux axes de transport (Autoroute 40), un détour jugé inacceptable et, vous l'imaginez facilement, fort coûteux tant économiquement que sur le plan environnemental.

Afin d'améliorer l'ensemble des déplacements, il est clair que certaines modifications doivent être apportées aux systèmes routiers de l'est de l'île. De nombreuses actions peuvent être posées, dont la création d'un axe nord-sud pour le transport des marchandises. Le prolongement du Boulevard Bourget-Forget, proposé par la Ville de Montréal, est destiné à répondre à ces besoins.

Le plan de transport, récemment déposé par l'administration de Montréal, est encore plus précis en mettant davantage l'accent sur les déplacements à vocation économique et sur le transport des marchandises; ce plan propose en effet trois objectifs :

- ❑ Accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal;
- ❑ Assurer une circulation efficace des camions;
- ❑ Réduire les risques liés au transport routier des matières dangereuses.

C'est dans cette perspective que la Ville de Montréal propose de construire un nouvel axe routier sur plus de 4 km entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget et de la rue George-V.

Il y a longtemps que le consensus s'est établi dans l'est de l'île pour réclamer rapidement la mise en branle d'un tel projet ; la confirmation dans le Plan de transport de la volonté de Montréal d'aller de l'avant ne peut que nous réjouir.

Ce nouveau corridor nord-sud de transport le long du boulevard Rodolphe-Forget est envisagé en vue d'assurer un meilleur maillage du réseau et l'amélioration de la desserte de l'est du territoire montréalais. Il devrait de plus permettre le rabattement des rues collectrices, l'amélioration de la desserte par autobus en améliorant les parcours et le développement de la grille artérielle de l'Est.

Le projet du site Contrecœur, on le sait, vient cependant quelque peu modifier le tracé initial du boulevard projeté envisagé par la Ville de Montréal. On sait en effet que, dans son Plan d'urbanisme, la Ville proposait que le boulevard soit situé dans le voisinage du site. Les modifications provoquées par l'actuel projet de mise en valeur du site nous semblent nettement plus pertinentes. En effet, le déplacement du boulevard à l'est de la Carrière – comme le suggèrent les variantes proposées dans le cadre de cette consultation – nous semblent d'une plus grande pertinence sur le plan économique et d'une plus grande efficacité sur le plan du transport des marchandises. De plus, sa localisation en retrait des secteurs résidentiels est un choix optimal, tant sur le plan des plus simples

règles d'urbanisme qu'en terme de rendement économique. Rappelons encore une fois que ce boulevard doit servir essentiellement au transport entre le réseau autoroutier et les industries et entre le port et le réseau artériel. Dans cette perspective, nous souhaitons vivement que la Ville clarifie rapidement la localisation privilégiée, avec l'option est et qu'elle accélère pour ce faire le lancement des études nécessaires.

A cet effet, une remarque supplémentaire s'impose. Si comme nous le prétendons le prolongement du boulevard Forget répond d'abord et avant tout à la circulation des biens et des marchandises, il incombe aux autorités de faire en sorte que sa localisation et son tracé puissent adéquatement répondre à des impératifs de sécurité. En effet, l'aménagement de ce nouveau boulevard doit pouvoir contribuer à la réduction des risques reliés au transport routier de matières dangereuses ; en conséquence, il a matière à réfléchir sur les modes de transport devant utiliser le nouveau boulevard. A cet égard, la cohabitation entre transport des marchandises, dont une bonne partie est dédiée au transport de matières dangereuses, et le transport actif et collectif ne nous semble pas, à première vue, un choix approprié.

Enfin, soulignons, pour confirmer la nécessité de statuer rapidement sur le tracé définitif à l'est de la carrière, que le Plan de transport semble privilégier un tracé qui puisse communiquer avec Georges V, axe à caractère résidentiel. Ce tracé ne concorde malheureusement pas avec les efforts déjà amorcés par notre Ville avec l'aménagement, il y a déjà quelques années, de la rue Lakefield.

### **4.3. La rue Sherbrooke**

Le projet de mise en valeur du site Contrecœur permet, on l'a souligné en introduction, de contribuer à la consolidation de la rue Sherbrooke comme axe stratégique du développement de l'est de l'île. Des développements récents, l'implantation notamment de plusieurs entreprises et sièges sociaux sont venus confirmer l'importance de cette artère dans la structuration économique de la région. Nous croyons que le projet du site Contrecœur constitue une occasion inespérée de poursuivre les efforts d'aménagement de ce lien stratégique afin de créer une signature pour l'est de l'île. A cet égard, les propositions de la Ville de Montréal d'aménager uniquement la section de la rue Sherbrooke Est entre la 36e Avenue (PAT) et la rue Notre-Dame mérite d'être revue. La Ville de Montréal-Est offre sa collaboration afin d'en assurer la continuité.

## *5. SYNTHÈSE*

Madame la présidente, la Ville de Montréal-Est tient à réitérer son appui au projet de mise en valeur du site Contrecœur. Nous sommes en effet convaincus que le projet constitue une importante contribution à la dynamique sociale et économique de l'est de notre île.

En nous résumant en quelques mots, nous espérons en émettant ces quelques commentaires exprimer quelques suggestions afin qu'un certain nombre d'interventions, par l'arrondissement, par la Ville de Montréal et par notre municipalité, puisse en améliorer la qualité.

Le projet à l'étude pose la question de la pérennité de l'exploitation de la Carrière. Qu'il nous soit permis de rappeler l'importance économique des activités de la Carrière, qu'il nous soit permis d'affirmer que nous souhaitons que cette activité continue encore longtemps et que la cohabitation avec un projet résidentiel ne vienne pas, à court ou long terme nuire à son bon fonctionnement.

Le projet à l'étude suggère aussi de finaliser enfin les discussions et les études sur le boulevard Bourget-Forget. Les décisions sur sa localisation, son tracé précis et sur sa vocation seront rapidement rendues nécessaires suite à l'approbation et à la mise en œuvre du projet. Nous tenons à vous rappeler encore une fois que nous croyons nécessaire de localiser cette artère à l'est de la carrière Lafarge. Nous offrons notre collaboration afin de mener à bien cette tâche.

Enfin, le projet du site Contrecoeur rend nécessaire la collaboration entre les acteurs municipaux pour confirmer l'importance stratégique de la rue Sherbrooke par un aménagement judicieux.

Ces quelques remarques se veulent constructives; nous espérons qu'elles auront démontré que nous partageons avec la Ville de Montréal, avec la SHDM et ses partenaires sociaux et privés, la volonté de contribuer à l'épanouissement de la région, de l'île et particulièrement de l'est de l'île.