



**Mémoire sur le développement de  
L'Assomption Sud-Longue-Pointe**

**Par Marjolaine Boutin-Sweet  
Députée fédérale d'Hochelaga**

Marjolaine  
**Boutin-Sweet**  
Députée de Hochelaga

■ [marjolaine.boutin-sweet@parl.gc.ca](mailto:marjolaine.boutin-sweet@parl.gc.ca)

## Mémoire déposé dans le cadre des consultations de l'OCMP sur le développement du secteur l'Assomption Sud-Longue-Pointe

À titre de députée fédérale d'Hochelaga, c'est un véritable honneur pour moi de participer à cet exercice de réflexion collective autour du développement du secteur l'Assomption Sud — Longue-Pointe. La présence importante d'infrastructures fédérales dans le secteur m'amène à vouloir apporter mes propositions afin de planifier le meilleur aménagement possible.

Considérant l'ampleur et la durée de la construction des nouvelles infrastructures envisagées par les différents acteurs du territoire, il m'apparaît essentiel de prendre le temps afin d'opter pour la meilleure décision possible, influençant ainsi les décennies à venir. Nous n'aurons pas une seconde chance de bien faire les choses.

Ce mémoire s'inscrit dans une démarche que j'ai entreprise depuis déjà quelques années. En effet, j'ai produit en juin 2017 une étude intitulée [Une fenêtre sur le fleuve](#). Ce document fut ma première contribution aux débats entourant le développement du secteur l'Assomption-Sud — Longue-Pointe. Il comporte une revue de littérature sur les bonnes pratiques entourant les relations Port-Ville, une étude de cas de villes portuaires similaires à Montréal ainsi qu'une série de propositions concrètes applicables à l'est de Montréal.

Au printemps 2018, des citoyennes et citoyens de ma circonscription m'ont fait part de leurs inquiétudes quant à la construction d'un viaduc par le port de Montréal, projeté à proximité des résidences de l'est du secteur Viauville. J'ai donc parrainé une [pétition](#) demandant au ministre des Transports du Canada et au port de Montréal d'évaluer différents scénarios quant à la construction du lien routier pour relier le port de Montréal au réseau routier supérieur. La pétition, signée par 1500 personnes, a été déposée à la Chambre des communes le 19 février 2019. C'est dans ce contexte que le Port de Montréal a annoncé qu'il repoussait l'échéancier de construction de son viaduc et qu'il tiendrait sa propre consultation sur la question. Je tiens d'ailleurs à souligner l'écoute et la collaboration dont a fait preuve l'Administration portuaire de Montréal dans ce dossier.

Je vous partage donc mes réflexions et propositions dans les prochaines pages de ce mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal. Quatre principes de base guident cet exercice soit l'amélioration de la qualité de vie des citoyennes et citoyens, la protection de l'environnement, la fluidité du transport des personnes et des marchandises ainsi que l'utilisation optimale des fonds, terrains et infrastructures publiques.

### Infrastructures fédérales du territoire

Le secteur concerné par la démarche de consultation publique inclus, ou est bordé par d'importantes infrastructures sous juridiction fédérale soit le port de Montréal, l'antenne et la gare de triage Longue-Pointe opérée par le Canadien National ainsi que la base militaire Longue-Pointe, siège du commandement des Forces armées canadiennes au Québec. Bien décrites dans le document d'information produit par la Ville de Montréal, ces

infrastructures forment en quelque sorte l'armature du secteur l'Assomption-Sud — Longue-Pointe.

Ces infrastructures névralgiques nécessitent selon moi d'impliquer davantage les ministères concernés, particulièrement Transport Canada, afin de trouver plus facilement des solutions aux contraintes réglementaires et techniques potentielles.

Le gouvernement fédéral doit être un allié dans le redéploiement du secteur et non plus un obstacle à contourner aux frais des contribuables québécois et montréalais.

### **Résumé des propositions de l'étude *Une fenêtre sur le fleuve***

En juin 2017, je rendais publique une [étude](#) mettant de l'avant plusieurs propositions afin d'améliorer la cohabitation avec les activités industrialoportuaires de l'est de Montréal.

Basée sur une revue de littérature, des études de cas ainsi que des propositions émergeant de notre communauté, cette étude propose des solutions visant à mitiger les nuisances sonores, atmosphériques et visuelles, à instaurer une zone tampon institutionnelle entre les résidences et les activités industrialoportuaires et à améliorer l'accès au fleuve pour les citoyennes et citoyens.

Comme plusieurs de ces propositions concernent des enjeux soulevés par la présente consultation et qu'elles guident toujours mes réflexions entourant l'avenir du secteur Assomption-Sud — Longue-Pointe, je me permets d'en faire ici un résumé.

### ***Mitigation des nuisances***

- **Sonores**

Largement documentées par les études en santé publique, les nuisances sonores ont un impact majeur sur la santé : stress, dépression et problèmes cardiaques ne sont que quelques symptômes possibles. Les nuisances sonores doivent donc être sérieusement considérées.

Inspirée de l'exemple du port d'Amsterdam, je proposais l'implantation systématique de sonneries à larges bandes sur la machinerie. Suite à de nombreuses plaintes citoyennes après l'ouverture du terminal à conteneurs Viau, nous avons fait des représentations auprès du Port de Montréal pour implanter cette technologie. Maintenant en place, cette mesure a démontré son efficacité pour réduire les nuisances sonores liées aux sonneries de reculs.

Il est essentiel que tout futur projet de développement intègre l'évaluation des nuisances ainsi que la mise en place de mesures de mitigation avant sa mise en opération. Je recommande également d'éviter le développement d'infrastructures routières lourdes à proximité des résidences.

Tant au niveau des nuisances sonores, qu'atmosphérique ou lumineuse, j'appuie le principe de gestion intégré des nuisances également proposées dans la vision de la Ville de Montréal.

- **Atmosphériques**

Selon l'association pulmonaire canadienne, l'est de Montréal est particulièrement touché par la pollution atmosphérique. La présence d'activité industrielle lourde n'est certes pas étrangère à cette situation.

Les sources de pollution atmosphérique sont nombreuses. On dénombre notamment le camionnage, la production d'énergie par la consommation de carburant, ainsi que la présence d'allergènes.

À ce titre, je salue la mise en place d'un projet entrepris par la Santé publique et la RUI Guybourg – Longue-Pointe afin d'identifier et de mesurer les sources de pollution sonore et atmosphérique dans la zone. Cette démarche permettra d'identifier plus clairement la nature et la source des contaminants et d'agir plus directement sur leur présence.

En attendant des analyses plus poussées, je propose tout de même des pistes concrètes pour améliorer la qualité de l'air du secteur en réduisant les limites de vitesse de la circulation routière et de maintenir la circulation des camions sur la route du port, plutôt que sur les artères publiques. Je propose également d'éliminer un maximum de terrains vagues non boisés où peuvent proliférer des allergènes, comme l'herbe à poux. Il serait souhaitable de réfléchir à une stratégie de verdissement des terrains vacants.

- **Visuelles**

J'attire d'abord l'attention de l'Office sur les sources de nuisances lumineuses. Dans l'étude de 2017, je propose de s'inspirer des normes américaines développées par l'Illuminating Engineering Society et reconnues par l'accréditation ANSI. Ces normes visent deux paramètres : disposer soigneusement les sources lumineuses et les orienter dans la bonne direction. Plus concrètement, il s'agit ici de placer les lampadaires entre les éléments à éclairer et les zones résidentielles, et de les diriger convenablement. Ainsi, on favorise un éclairage utile, assurant la santé et la sécurité des travailleurs, tout en minimisant la perte lumineuse dérangeante pour le voisinage.

Le deuxième volet de mes recommandations touche le verdissement et la signature visuelle le long de la rue Notre-Dame où le paysage de l'arrière-port manque d'esthétisme et de cohérence visuelle. Le but étant de trouver des solutions aux immenses remblais de terre contaminée, clôtures barbelées glauques et murs de conteneurs devant les rares percées visuelles donnant sur le fleuve.

Des clôtures architecturales, du verdissement et du design propre au port de Montréal pourraient nettement améliorer la situation. Je propose également l'utilisation de la

biorémédiation afin de traiter les terrains contaminés *in situ* tout en combattant les îlots de chaleur et les sources d'allergènes.

### ***Espaces institutionnelles en guise de zone tampon entre les activités industrialoportuaires et les résidences***

Actuellement, il y a une grande mixité de propriétaires foncières entre la voie ferrée du port de Montréal et la rue Notre-Dame : terrains vagues, entrepôts, bâtiments abandonnés sont autant d'éléments qui empêchent l'établissement d'un tout cohérent le long de l'artère Notre-Dame. Cet état de fait engendre une forte déstructuration du paysage et des activités dans cette zone située entre les activités industrielles du port et les résidences d'Hochelaga-Maisonneuve.

Pour favoriser la cohabitation entre les personnes résidentes et les activités portuaires, je propose l'implantation de projet institutionnel entre Notre-Dame et les terrains industriels du Port de Montréal.

### ***Accès au fleuve***

Bien que moins adapté au territoire à l'étude ici, il m'apparaît néanmoins essentiel de rapprocher la population des rives du fleuve. L'implantation de lieux d'accès, comme des belvédères, pour les citoyennes et citoyens afin de pouvoir jouir du fleuve et les activités portuaires devraient être envisagées, particulièrement près des enclaves résidentielles Guybourg et Haig-Beauclerk.

### **Arrimage et coordination du développement**

Force est de constater que de nombreux acteurs envisagent d'importants projets de développement dans le secteur.

- Prolongement du boulevard L'Assomption par la Ville de Montréal et le MTQ;
- Poste de transformation d'Hydro-Québec;
- Centre de transport de l'est de Montréal de la STM;
- Projet de développement industriel privé ;
- Accès routier du Port de Montréal.

Tous ces acteurs ayant des objectifs et intérêts différents, il est d'autant plus important d'assurer une coordination publique et transparente qui assurera une cohérence dans le développement du secteur. Jusqu'à maintenant, la coordination de la planification semble s'être principalement déroulée entre la Ville de Montréal et le MTQ. Considérant la présence centrale du CN et du Port de Montréal, il me semble important d'impliquer plus directement Transport Canada dont la réglementation encadre l'activité de ces deux organisations. Cela permettra d'avoir une vision globale de la planification qui dépassera les simples intérêts corporatifs d'entreprises pris individuellement.

## **Principes de planification**

Tel que dit précédemment, quatre principes ont guidé ma réflexion et l'élaboration des propositions de ce mémoire.

### **- Qualité de vie des citoyennes et citoyens**

Dans l'optique de la lutte aux changements climatiques, il est essentiel de changer nos modes de vie et d'inverser la tendance à l'étalement urbain observée dans les dernières décennies. Pour ce faire, la ville doit absolument offrir un milieu de vie de qualité.

Et, puisque nous revendiquons la justice sociale, je pense qu'il est également important de tendre vers la justice environnementale. La vie urbaine offre une foule d'avantages quant à la proximité des services et à l'accessibilité des transports collectifs et actifs. En réduisant les nuisances sonores, visuelles et atmosphériques, il est possible d'agir concrètement sur la santé de tous et toutes.

### **- Protection des espaces naturalisés**

Lorsqu'il est question de la protection de l'environnement, les spécialistes prônent le principe de la protection des milieux avant celui de la compensation.

Lorsque l'on considère le fait qu'une canopée prend au minimum 25 ans avant d'atteindre une taille efficace en matière de lutte contre les îlots de chaleur, il est impératif de sauvegarder un maximum de terrain boisé plutôt que de miser sur de nouvelles plantations. Cela est d'autant plus important devant l'ampleur des îlots de chaleur dans le secteur de cette consultation.

### **- Fluidité du transport des personnes et des marchandises**

Le développement du secteur doit évidemment s'attarder aux transports des marchandises afin de désengorger le réseau routier actuel. Cela dit, les investissements publics doivent également viser une amélioration des réseaux de transports collectifs et actifs.

### **- L'utilisation optimale des fonds, terrains et infrastructures publics**

À titre d'élue, il est de mon devoir de porter une attention particulière à l'intérêt général du public. Cela prend également compte des intérêts financiers. Il m'apparaît d'autant plus important de m'assurer que la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ne doivent pas déboursier des sommes importantes en raison de contrainte venant d'instances sous juridiction fédérale.

## Accès routier du Port de Montréal et réorganisation des infrastructures portuaires et ferroviaires

Le secteur L'Assomption-Sud – Longue-Pointe est amené à vivre d'importantes transformations dans la décennie à venir. La présence de nombreux terrains en friche et d'espaces amenés à être entièrement requalifiés m'apparaît comme une grande opportunité pour repenser entièrement le déploiement des infrastructures de transport.

Comme mentionné précédemment, les citoyennes et citoyens du secteur Viauville m'ont interpellée quant à leurs inquiétudes concernant l'implantation d'un viaduc par le Port de Montréal en bordure d'un secteur résidentiel. C'est dans ce contexte que j'ai parrainé et déposé leur projet de pétition demandant l'analyse de différents scénarios d'accès routier. <https://marjolaineboutinsweet.npd.ca/etudions-d-autres-options-pour-le-viaduc>

Ce faisant, j'appuie également la volonté du Port de Montréal et de ses partenaires à développer un lien routier reliant directement le Port au réseau routier supérieur. J'estime que ma proposition permettra d'y arriver tout en améliorant la qualité de vie des zones résidentielles avoisinantes et en protégeant un maximum de terrains en voie de renaturalisation.

Pour ce faire, je juge essentiel d'impliquer plus activement le gouvernement fédéral dans la gestion des terrains et infrastructures sous sa juridiction.

Le gouvernement fédéral est actuellement propriétaire de plusieurs terrains autour du bassin Peel, des jardins des écluses et de la Cité du Havre. Ces terrains anciennement industriels sont amenés à changer très prochainement de vocation. En effet, avec l'arrivée projetée du terminal du REM, une pression immobilière se fait déjà sentir. Outre les réserves de terrains pour la construction de logements sociaux *in situ*, je considère qu'il serait hautement stratégique d'investir les importants profits générés par la vente de ces terrains à la consolidation des actifs dans la zone industrielle du Port de Montréal, soit dans l'est de la Ville.

Donc, je propose d'utiliser ces revenus fonciers afin d'acquérir les terrains non publics au sud de la rue Notre-Dame, permettant de consolider la zone portuaire et de réaliser les aménagements proposés dans mon étude de 2017. En réduisant le nombre de propriétaires dans ce secteur, nous pourrions favoriser le déploiement d'une signature visuelle et d'un aménagement cohérent tout au long de cette importante artère routière.

Plus spécifiquement dans le cas du secteur Assomption-Sud, je propose au gouvernement fédéral de se porter en priorité acquéreur des terrains situés entre les rues Viau et Dickson afin d'établir l'accès routier du Port de Montréal à la hauteur du boulevard l'Assomption (voir carte en annexes). Cette solution permettra d'éloigner le futur viaduc à une distance maximale des secteurs résidentiels tout en limitant au minimum l'empiètement sur les terrains en voie de renaturalisation.

Dans son document d'information, la Ville de Montréal nous informe que le scénario initial qu'elle avait envisagé avec le ministère des Transports du Québec pour le prolongement du boulevard L'Assomption a dû être revu en raison des contraintes ferroviaires liées aux passages à niveau. Considérant que cette antenne est nettement sous-utilisée (seulement deux trains par semaine) et que les coûts tant économiques qu'environnementaux liés à son contournement sont élevés, je propose de revoir complètement l'articulation du réseau ferroviaire du secteur.

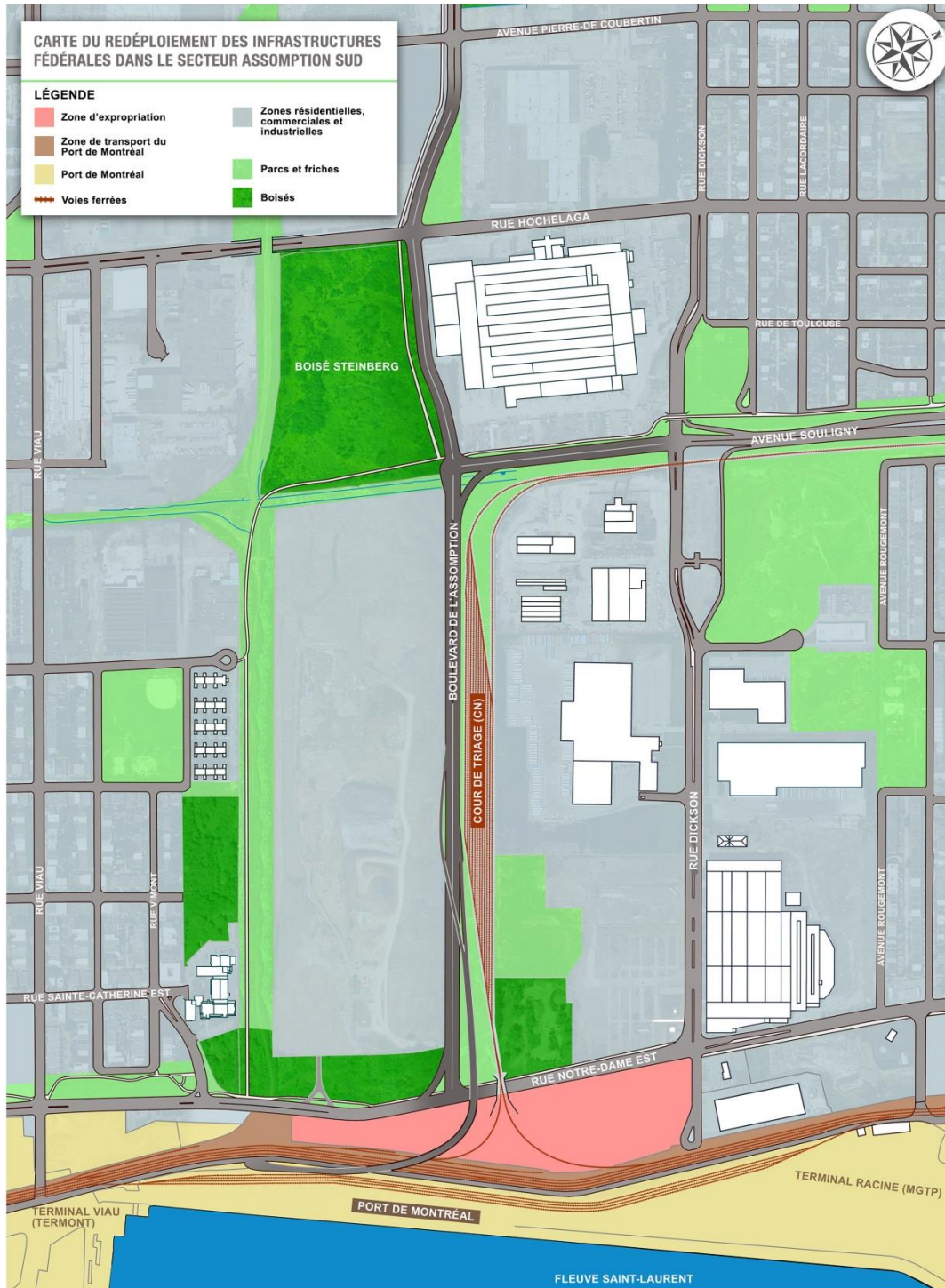
Pour ce faire, le gouvernement fédéral devrait dédommager le CN afin de déplacer la gare de triage Longue-Pointe à l'est du boulevard L'Assomption projeté. Ce déplacement permettrait de maintenir une zone de triage en vue d'une réorganisation possible du flux ferroviaire tout en s'éloignant des zones résidentielles actuellement victimes des nuisances engendrées par les opérations d'entretien des wagons du Port de Montréal.

Ce déplacement permettrait également de créer une importante zone tampon dans le secteur de l'actuelle gare de triage tout en offrant la possibilité à la Ville de Montréal de créer un axe cyclable nord-sud reliant ainsi la rue Notre-Dame jusqu'au parc Maisonneuve.

Bien consciente que mes propositions s'adressent davantage au gouvernement qu'à la Ville de Montréal, j'incite cette dernière à les reprendre afin de faire pression auprès du ministre des Transports du Canada et des instances concernées.



# ANNEXE I



ANNEXE II

