

Alexandre Leduc, député d'Hochelaga-Maisonneuve  
2030, rue Pie-IX, bureau 3000  
Montréal QC H1V 2C8  
514-873-9309

## **Une lecture du projet Écoparc industriel de la Grande Prairie basée sur un rééquilibrage des intérêts citoyens**

Consultation publique – Secteur Assomption sud – Longue-Pointe  
Mémoire déposé aux commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal  
Le 18 avril 2019



**ASSEMBLÉE NATIONALE  
DU QUÉBEC**



Mesdames et messieurs les commissaires, c'est en ma qualité de député de la circonscription d'Hochelaga-Maisonneuve que je me permets de déposer ce mémoire à la commission de l'Office de consultation publique de Montréal.

Lors des dernières années, et avant même d'être élu, j'ai suivi de près les revendications des citoyenNEs de ma circonscription sur le secteur concerné par la consultation actuelle.

Le projet de l'Écoparc industriel de la Grande Prairie est complexe dans son organisation, puisqu'il rassemble des acteurs privés et publics en plus de toucher des administrations municipales, provinciale et fédérale. En plus d'être fastidieuse à analyser, cette proposition définira l'avenir du quartier pour les décennies à venir. Il est selon moi impératif de prendre le temps de bien faire les choses et de ne pas hésiter à retourner sur la planche à dessin, à la lumière de cette consultation.

Le mémoire qui suit est rédigé à la suite de notre lecture des différents documents fournis par l'OCPM et de consultations formelles et informelles que nous avons eues auprès de nos citoyennes et citoyens. Comme les limites de ma circonscription effleurent l'Écoparc sur son versant ouest, je concentrerai ce mémoire sur le secteur qu'on nomme généralement l'Assomption Sud, puisqu'il affecte plus directement le territoire que je représente. Ce secteur peut s'inscrire dans un quadrilatère entre les voies du CN, la rue Dickson ainsi qu'entre la rue Hochelaga et le fleuve Saint-Laurent.

Les idées exprimées dans ce mémoire sont divisées par niveau de généralité. Je débute par une section renfermant des réactions générales au projet. Ensuite, nous décortiquerons des cas précis dans lesquels j'établirai une étude en trois temps : un constat, les besoins à remplir et le projet à repenser. Nous terminerons avec une proposition de structure de gouvernance qui pourrait s'avérer novatrice pour le secteur.

## **1. Les réactions générales au projet actuel**

Voici les éléments principaux qu'il m'apparaît nécessaire de reconnaître à la suite de ma lecture du projet et de mon interprétation des réactions citoyennes.

### **1.1 Le manque d'inclusion dans la vision**

Premièrement, il me semble indéniable que la première critique qui ressort de la proposition d'Écoparc en est une concernant sa légitimité propre. Plusieurs personnes ont ainsi évoqué leur impression que le projet s'avère davantage articulé autour d'un besoin imposé par le Port de Montréal (et l'achat d'un terrain par Ray-Mont Logistics) plutôt qu'autour d'un réel projet de redéfinition urbaine de la zone. Le rapport de force

semble déséquilibré et la partie la mieux définie du projet concerne les tracés routiers qui répondent aux besoins de mobilité du Port de Montréal. C'est, à mon avis, en ce sens que certaines personnes consultées ont fait référence à « un manque de vision forte ».

Je considère que le projet dans sa forme actuelle ne répond pas, en effet, aux besoins de tous les interlocuteurs au même niveau. Je pressens des glissements de responsabilités et des résistances importantes, ce qui ne favorise pas l'essor d'un projet novateur. Je développe ces idées davantage aux points 2.1 et 3 de mon mémoire.

## **1.2 Sur l'apaisement du trafic**

Le projet de prolongement de l'Assomption est indéniablement un projet qui peut être vu sous la loupe d'une connectivité améliorée pour le déplacement collectif et actif. Personne n'est contre la vertu. Cependant, l'argument souvent utilisé pour favoriser l'acceptabilité de ce nouveau lien routier qui améliorerait la fluidité des camions est l'apaisement théorique de la circulation de véhicules lourds, notamment sur les rues Notre-Dame et Dickson.

Or, cet argument s'avère irrecevable, au vu des trois éléments suivants :

- (1) Le savoir scientifique actuel confirme que l'augmentation des infrastructures routières cause une hausse proportionnelle du trafic, généralement dans un horizon de 7 à 8 ans pour l'élargissement d'une route.<sup>1</sup>
- (2) Le Port de Montréal est dans une dynamique de développement, ce qui occasionnera en soi une augmentation du camionnage.<sup>2</sup> Il ne s'agit donc pas ici de canaliser le trafic actuel, mais plutôt de gérer un trafic grandissant. Dans cette optique l'apaisement du trafic sur Notre-Dame et Dickson est d'autant plus incertain, surtout qu'un étranglement sur l'autoroute 25 est déjà observable très tôt dans la journée. Il m'apparaît donc légitime de se poser la question à savoir si l'augmentation du nombre de camions ne créera pas une détérioration de cette situation.
- (3) Aucune étude ou modélisation concernant le débit de circulation prévu sur les tronçons de prolongement de l'Assomption Sud et Souigny ne semble avoir été produite à ce jour. Dans un projet de prolongement du terminal Viau (phase 2), un autre projet parallèle du Port de Montréal, ce dernier ne définit pas en chiffres l'augmentation de circulation anticipée. Ce constat est

---

<sup>1</sup>[https://www.brown.edu/Departments/Economics/Faculty/Matthew\\_Turner/papers/published/Duranton\\_Turner\\_AER\\_2011.pdf](https://www.brown.edu/Departments/Economics/Faculty/Matthew_Turner/papers/published/Duranton_Turner_AER_2011.pdf)

<sup>2</sup> Le port engage un projet d'agrandissement du terminal Viau. <https://www.port-montreal.com/fr/travaux-secteurs-maisonnette-et-viau-communautaire.html>

inquiétant. Pourtant, le Port de Montréal identifie le prolongement de l'Assomption et Souigny comme une solution à l'augmentation de la demande en circulation inhérente à l'agrandissement du terminal Viau. Force est de constater alors que les inquiétudes concernant la saturation rapide du système routier demeurent. De plus, l'absence de données accessibles concernant le trafic lors des séances d'informations de l'OCPM s'avère fâcheuse. Il est nécessaire de réfléchir à une façon de pouvoir entendre les préoccupations citoyennes à la lumière de ces chiffres éventuels qui seront communiqués. C'est une des raisons qui m'amène à la proposition que j'expose au point 3 de ce mémoire.

### **1.3 Sur la santé auditive**

Je me dois encore une fois de constater que peu d'informations sur les impacts du bruit sont accessibles actuellement pour la zone concernée par le prolongement de l'Assomption et de Souigny. Dans l'étude du climat sonore dans le secteur de planification Assomption Sud-Longue-Pointe, on identifie l'actuelle rue Dickson comme « Zone bruyante. »<sup>3</sup> Plus loin, les simulations de bruit ne sont calculés que pour le secteur Guybourg et Haig-Beauclerk.<sup>4</sup> Je trouve frustrant qu'aucune simulation ne se soit faite au niveau du viaduc projeté sur Notre-Dame, ni le long du prolongement l'Assomption. Surtout qu'une partie du bruit actuellement mesuré sur Dickson pourrait être déplacé sur le prolongement projeté de l'Assomption. Cette étude de bruit ne parvient pas à baisser les inquiétudes pour les riverains d'Hochelaga-Maisonneuve.

L'argument principal qui pourrait être utilisé pour atténuer les inquiétudes sur les nuisances sonores réside dans le fait que des sources de bruit supplémentaires ne risquent pas d'occasionner d'impact significatif sur le climat sonore, comme la zone sensible est déjà fortement perturbée par la circulation automobile et d'autres sources sonores. Cela dit, il m'apparaît complètement illogique d'ajouter à l'infini des sources de bruit à un milieu déjà perturbé en prétendant que le milieu est déjà saturé. Hochelaga-Maisonneuve est, à cet égard, un territoire déjà fortement impacté par le manque de calme sonore.<sup>5</sup> Les populations de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve paient déjà de leur quiétude pour le développement économique du port. J'espère que nous éviterons donc les arguments qui entretiennent un sentiment de complaisance.

Et, encore une fois, les données probantes sont inexistantes. Les citoyens ne sont donc pas en mesure de juger de l'acceptabilité des impacts dans Hochelaga-Maisonneuve. En foi de quoi, leurs besoins ne semblent pas considérés avec la même

---

<sup>3</sup> Document 3.4 des documents déposés sur le site internet de l'OCPM, Figure 4.

<sup>4</sup> *ibid*, page 18.

<sup>5</sup> <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/548059/les-zones-calmes-une-denree-rare-dans-les-anciens-faubourgs-ouvriers-montrealais>

priorité que les besoins des acteurs économiques de l'éventuel Écoparc et les zones résidentielles du secteur de Mercier.

#### **1.4 Sur les émanations de particules fines et les études de chaleur au sol**

De nouveau, une impossibilité de réponse. Une absence de documentation. Je ne répèterai pas pour cette inquiétude les effets sur la population. Ils sont similaires à ceux exposés au point précédent pour le bruit.

#### **1.5 Sur la protection et l'implantation de milieux naturalisés**

Le 12 mars dernier, lors de la soirée d'informations organisée par l'OCPM, j'ai été surpris de constater que les initiatives de protection des terrains boisés ou naturalisés étaient principalement portées par des groupes citoyens ou des organismes en environnement. Encore plus surpris de voir l'absence de projet, de plan ou d'étude de protection des écosystèmes ou d'aménagement d'espaces verts de la part des interlocuteurs interrogés par monsieur le commissaire David Hanna lors de la séance du 12 mars 2019.<sup>6</sup>

Le besoin des citoyens est assez simple : protéger les boisés en bordure des installations du CN, les remettre en valeur et minimalement sauver le boisé Steinberg.<sup>7</sup> Ce projet s'implante d'ailleurs dans une vision de parc linéaire nord-sud qui est soutenue par certains groupes citoyens du quartier et qui mérite notre attention<sup>8</sup>.

Comme je l'ai identifié dans une lettre au ministre des Transports<sup>9</sup>, selon moi, il n'y aura pas d'acceptabilité sociale pour l'Écoparc sans un gain substantiel en matière d'espaces verts afin de stimuler l'appropriation citoyenne de ce lieu qu'on souhaite multifonctionnel et agir concrètement sur la lutte aux îlots de chaleur. Ceci m'amène directement au prochain point, la boucle prévue par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

---

<sup>6</sup> Transcription de la séance d'information du 12 mars 2019, ligne 2235

<sup>7</sup> Comme proposé par le Conseil régional de l'environnement de Montréal dans le document 6.9.3 déposé sur le site internet de l'OCPM.

<sup>8</sup> Section 6.5 des documents déposés sur le site internet de l'OCPM.

<sup>9</sup> Annexe 1

## 2. Les cas précis

### 2.1 La boucle du MTQ (portion sud du boisé Steinberg)

#### *Le constat*

Il s'avère que le MTQ a dû mettre à l'étude un projet de fluidité de la circulation en fonction de certains paramètres imposés. En effet, l'établissement d'une structure d'une telle envergure est inhérent au fait que nous devons chevaucher les rails du CN. Le CN semble peu enclin à déplacer ses infrastructures.

Le besoin de prolongement de l'Assomption profite à l'arrondissement pour l'ouverture de ce secteur. Cependant, il émane principalement d'un besoin du Port de Montréal. La connexion avec Souigny répond aussi à une préoccupation principalement portée par le port, entité de juridiction fédérale. Le CN, autre acteur fédéral, ajoute son souhait de ne pas avoir à déplacer ses rails. À ce sujet, M. Daniel Beaulieu a été clair durant la séance d'informations du 12 mars : «[V]ers 2013 et jusqu'à 2016 on a travaillé sur le volet 2 de l'amélioration des accès au port. [...] On avait des passages à niveau qui ont été refusés et par le CN et par les auditeurs en sécurité. Et on l'a abandonné en 2016 faute de consensus.»

J'identifie que le gouvernement provincial se retrouve dans une situation où il doit non seulement investir des sommes considérables pour pallier aux fins de non-recevoir du CN dans le but de répondre aux besoins du Port, mais il investira de ce fait l'un des derniers milieux humides du secteur, le boisé Steinberg. En mon sens, il s'agit ici d'un grave transfert des responsabilités. On renvoie dans la cour du voisin.<sup>10</sup>

#### *Les besoins*

Les citoyenEs veulent avoir accès à des modélisations 3D pour voir à quoi ressemblera cette structure, vue de chez eux. Il faut encore et toujours des études de bruit dans ce secteur précis. Mais au-delà de ça, plusieurs groupes citoyens préféreraient une structure qui n'est pas en hauteur et qui pourrait épargner le boisé Steinberg.

La loi québécoise n° 132 concernant la conservation des milieux humides et hydriques se base sur deux principes fondamentaux :

- (1) Freiner la perte de milieux humides et hydriques au Québec et obtenir des gains nets en la matière. Le principe d'« aucune perte nette » est placé au cœur de la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques.

---

<sup>10</sup> Notons que selon la transcription de la séance de l'OCPM du 14 mars 2014 (ligne 330), Transport Canada participe financièrement aux coûts admissibles pour la partie aménagée par la Ville de Montréal, mais nullement pour la partie du MTQ qui comprend la majorité de l'infrastructure de surplomb du CN et de la boucle.



Il est d'abord de la responsabilité du CN de considérer diminuer l'impact et l'envergure des infrastructures dans le secteur en détournant ses rails vers le sud sur un tronçon qui longerait l'est du Boulevard l'Assomption projeté. Un passage en hauteur ne serait alors plus nécessaire pour se connecter avec Souigny et l'Assomption Nord. De plus, dans une redéfinition éventuelle de la zone occupée hypothétiquement par Raymond Logistics, un déplacement des rails dans le secteur est probablement déjà à prévoir. Je vous invite à consulter le mémoire de Marjolaine Boutin-Sweet, députée fédérale d'Hochelaga, pour plus de détails à cet effet.

Ainsi, je propose l'élaboration d'une étude tripartite où siègeraient le CN, le MTQ et la municipalité. Le mandat de cette étude serait de déposer le scénario le plus étoffé en prenant comme prémisse un déplacement des voies du CN pour conserver une infrastructure routière de surface et ainsi limiter l'investissement du MTQ, mais surtout éviter tout développement d'infrastructure sur la portion sud du boisé Steinberg afin de lutter contre les îlots de chaleur à prévoir sur le reste du secteur. Je précise encore plus cette revendication dans le point qui suit.

## **2.2 Le poste Hochelaga d'Hydro-Québec (portion nord du boisé Steinberg)**

### *Le constat*

Bien que je salue les initiatives de consultation d'Hydro-Québec pour l'implantation de leur nouveau poste, je dois constater tout de même que le choix de la portion nord du boisé Steinberg comme lieu d'implantation a du mal à passer auprès de la population. Hydro-Québec négocie avec le MTQ le partage de ce terrain, mais doit être conscientisée qu'elle risque de ne pas recevoir d'acceptabilité sociale pour son projet si elle s'y installe sans préservation du boisé situé au sud.

Autrement dit, je vois difficilement comment ces deux projets peuvent se partager le boisé Steinberg. Hydro-Québec doit commencer à étudier cette problématique conjointement avec le MTQ puisqu'elle risque de récupérer les foudres des citoyennes et citoyens pour le manque de volonté généralisé de la préservation d'un lieu naturalisé dans le secteur de la part de l'ensemble des parties.

### *Les besoins*

Les citoyens ont besoin de continuer d'être consultés sur ce projet d'implantation. Ils doivent non seulement savoir pourquoi les options rejetées l'ont été, mais aussi avoir la certitude que des efforts sont faits pour une réelle préservation et mise en valeur du sud du boisé Steinberg.

### *Le projet à repenser*

À la suite de représentations que j'ai effectuées auprès d'Hydro-Québec, la société d'État s'est positionnée publiquement sur le sujet : « À l'heure actuelle, nous sommes en attente des intentions du MTQ quant au terrain situé au sud du poste projeté. Une fois connus les projets envisagés dans la zone adjacente à notre futur



poste, nous sommes disposés à dialoguer avec les différents acteurs du milieu afin de maintenir et favoriser des espaces verts selon une approche de développement concertée. Ainsi, si la situation se présentait, Hydro-Québec pourrait se porter acquéreur d'une zone tampon pour y réaliser un aménagement paysager. »<sup>11</sup>

Je considère ainsi que la responsabilité principale est sur les épaules du MTQ qui devrait très sérieusement considérer cette capacité d'Hydro Québec à sauver l'îlot de fraîcheur au sud du boisé Steinberg. Cependant, maintenant qu'Hydro-Québec s'est prononcée sur le sujet elle ne doit pas uniquement se satisfaire d'un refus de la part du MTQ. L'acceptabilité de son poste en dépendant, elle se doit d'agir de façon proactive dans la situation.

De surcroît, dans le cas où Hydro-Québec parvienne à rester sur le terrain du boisé Steinberg et aménage les environs de son poste ainsi que le milieu humide au sud, j'évoque la nécessité d'user d'audace dans la naturalisation. En effet, les communications actuelles d'Hydro-Québec font référence à des «aménagements paysagers». Je m'attends cependant à plus que des platebandes et des carrés d'arbres. C'est l'occasion d'imaginer collectivement un vrai projet de mise en valeur de la biodiversité; une revitalisation naturelle basée sur les principes de permaculture et de diversité biologique. En ce sens, si Hydro-Québec n'est pas experte en la matière, je l'invite à s'adjoindre les services de spécialistes, de préférence issus d'un milieu communautaire, comme Sentier urbain à proximité du quartier.

### **2.3 Le spectre de Ray-Mont**

C'est une immense variable inconnue dans l'équation. Le litige judiciaire entre Ray-Mont Logistics et l'arrondissement impose une incertitude dans l'apparence finale du projet. D'entrée de jeu, ce projet me semble incompatible avec la vision présentée pour l'Écoparc ou imaginée par les citoyens. Les enjeux de bruit, de visibilité désagréable et d'envergure du projet de Ray-Mont Logistics sont peu adaptés à la vision d'essor de la zone comme milieu de travail foisonnant et comme lieu de transit vivant. Bien que Ray-Mont Logistics se présente en chef de file innovant dans leur milieu, les activités visibles pour les gens vivant à proximité et les personnes en transit risquent de s'apparenter à tout autre terminal de manutention de marchandises.

Je prioriserais des projets diversifiés d'envergure plus petite et issus d'initiatives plus novatrices. J'ai par exemple en tête le projet du Collège de Maisonneuve qui imagine un pôle d'innovation en développement durable alliant formation, emploi et recherche/développement. Un zonage mixte pourrait d'ailleurs stimuler l'arrivée de PME plus adaptatives sur un terrain à vocations multiples.

---

<sup>11</sup> Annexe 2

Comme il est impossible de prévoir l'issue du litige, il m'apparaît d'autant plus important de se doter, pour le développement de ce secteur, d'un modèle de gouvernance audacieux qui rassemble tous les interlocuteurs du secteur. J'élabore ce point dans la section 3 de ce mémoire.

## **2.4 Le viaduc du Port de Montréal**

### *Le constat*

Visiblement, la mise en place d'un viaduc routier aux côtés du viaduc existant du CN sur Notre-Dame ne fait pas l'unanimité. La peur du bruit des camions et de la densité de circulation est omniprésente. Les options d'atténuation des nuisances ne sont pas encore identifiées. Je considère que le Port de Montréal devrait trouver un moyen pour que ce projet ne voie pas le jour dans sa forme actuelle et retourne sur la planche à dessin pour des passages alternatifs.

La rue Dickson conserve un énorme potentiel en termes de réaménagement et d'amélioration de la fluidité. Le projet déposé par la Ville pour la consultation actuelle en parle très peu. Les études effectuées par le Port de Montréal au niveau de Dickson, et rejetées, ne se font pas sur les mêmes critères que pour le nouveau viaduc au-dessus de Notre-Dame. En effet, le viaduc n'assure qu'un lien nord-sud alors que les études faites pour l'intersection Notre-Dame et Dickson se font dans une idée de connecter les quatre points cardinaux.

### *Le projet à repenser*

Comme partout ailleurs dans ce projet d'Écoparc, il faut arriver à trouver un équilibre entre les besoins des acteurs économiques et les besoins des citoyens. Je suggère donc aussi que des questionnements s'effectuent pour arriver avec de nouvelles voies de passage au niveau de Dickson, ou ailleurs sur des terrains à exproprier entre Dickson et Viau.

Aussi, sans répéter un point déjà développé, nous attendons des études de bruit et de densité de circulation sur ce viaduc. Ces études devront prendre en considération un scénario avec Ray-Mont Logistics en place et un scénario sans cette compagnie.

L'option du tunnel sous Notre-Dame étudié précédemment par le port doit aussi, à mon avis, revenir sur la table<sup>12</sup>. Bien que plus couteuse, si elle peut éviter des nuisances à long terme, le Port de Montréal doit la considérer sérieusement. Pour cette éventualité, on parle « d'importants défis et des coûts élevés »<sup>13</sup> pour passer sous les infrastructures en place, mais on ne parle pas d'impossibilité. En phase de construction, les impacts majeurs pour la circulation sur Notre-Dame cités dans ce scénario, bien que fâcheux, demeurent des impacts temporaires alors que les impacts sonores liés à la

---

<sup>12</sup> Document 6.14.3 déposé sur le site internet de l'OCPM, page 6.

<sup>13</sup> *ibid.*

circulation sur un viaduc seraient permanents. Je trouve dommage que le Port de Montréal ne considère pas cet élément dans leur étude de cas. Sans leur prêter des intentions négatives, le message envoyé à la population en est un d'acceptabilité sociale, à condition que ça ne nuise pas aux activités et que ça se fasse à moindre coût.

Pour moi une véritable « acceptabilité sociale » nécessite un effort supplémentaire de la part des instigateurs du projet, autant financier que logistique. En ce sens, l'argument que « [l]a construction du projet selon ce scénario entraînerait un impact majeur [...] sur la route du Port de Montréal »<sup>14</sup> m'apparaît irrecevable. On pourrait plutôt voir ceci comme un effort nécessaire pour assurer une quiétude accrue des personnes vivant à proximité pour les décennies à venir. Ce n'est pas à prendre à la légère.

En outre, le Port de Montréal ne doit pas non plus négliger une revendication historique des citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve, soit l'accès aux berges et la vue sur le fleuve. Cette question doit, à mon avis, être intégrée sans attendre dans le dialogue avec les citoyenEs. Après tout, si le Port de Montréal obtient un gain concret à ses activités avec l'ajout d'un viaduc, il n'est pas suffisant d'atténuer les nuisances causées par ce même viaduc. Les habitants du secteur doivent aussi obtenir des gains concrets quelque part.

Des gains citoyens; c'est ce qui manque terriblement actuellement à l'ensemble du projet d'Écoparc, et notamment par rapport à l'ajout de ce viaduc par le Port de Montréal. Un accès aux berges dans le Vieux Port, à la Promenade Bellerive, ou encore une percée au Village au Pied-du-Courant n'est pas acceptable pour les habitants d'Hochelaga-Maisonneuve. Ces accès sont excentrés. Il faut davantage de percées. Il est franchement temps de saisir cette opportunité pour que le Port de Montréal propose en complément un projet d'accès aux berges dans notre secteur.

#### **2.4 Le Centre de soins prolongés Grace Dart**

Le Port de Montréal, dans des études précédentes, a déjà identifié le centre de soins prolongés Grace Dart comme une zone sensible au bruit. Ce constat ayant été identifié auparavant, il est indéniable que le passage à proximité d'un viaduc destiné à des véhicules lourds ajoutera du bruit par-dessus celui déjà prévu actuellement par le projet d'agrandissement phase 2 du terminal Viau, par exemple.

Ayant consulté la présidente-directrice générale du CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal, Mme Lynne McVey, sur ce sujet, je peux confirmer que les inquiétudes sont réelles pour les résidents de ce pavillon à propos du bruit qu'ils subiront. Comme il s'agit particulièrement de personnes en fin de vie, la quiétude est d'autant plus prioritaire

---

<sup>14</sup> Document 6.14.3 déposé sur le site internet de l'OCPM, page 6.

pour elles. C'est pourquoi, autant durant les travaux de construction que durant l'exploitation du viaduc, le doute demeure.

Je me fais particulièrement le porte-parole de ces inquiétudes puisque ces usagers habitant ma circonscription se mobilisent difficilement pour faire entendre leur voix. Il s'agit néanmoins d'une population non négligeable de près de 250 résidents dont la qualité de vie diminuera.

J'ai déjà évoqué que le Port de Montréal devrait répondre aux besoins des citoyenEs en matière d'accès au fleuve. Ceci ne doit cependant pas se faire au détriment de nouvelles considérations concernant des tracés alternatifs et des mesures d'atténuation audacieuses afin de formellement garantir la nullité des impacts néfastes d'un tel projet de viaduc.

J'ai précédemment indiqué que la construction du projet selon le scénario d'un tunnel sous Notre-Dame m'apparaissait comme un effort indispensable pour assurer une quiétude accrue des personnes vivant à proximité pour les décennies à venir. En toute connaissance de cause, je sais qu'on lui oppose souvent l'argument que le CIUSSS de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal aurait pour projet un déménagement des usagers du Centre de soins prolongés Grace Dart et une cessation du bâtiment en vue d'autres usages. On ne saurait utiliser cet argument pour minimiser l'impact sonore éventuel vécu sur ce terrain.

En effet certaines informations déjà connues ont été reconfirmées. Le CIUSSS de l'Ouest a l'intention de quitter le pavillon Grace Dart sur Ste-Catherine dans les meilleurs délais. Le projet a longtemps été mis à l'étude et reporté, ce qui permet difficilement de valider un échéancier si un tel projet débloque finalement.

Cela dit, si ce déménagement plusieurs fois annoncé a bel et bien lieu, j'ai bien l'intention d'explorer d'autres utilisations à portée sociale pour ce terrain, voire du logement social. Il est prématuré de retirer à cette zone des usages potentiels liés à l'habitation. En foi de quoi, on doit prévoir les aménagements avec cette considération future en tête.

### 3. Un modèle de gouvernance novateur

À travers ce document, j'ai régulièrement fait référence aux besoins des citoyenEs et des autres parties prenantes dans le projet de l'Écoparc. Je crois que ce concept de *besoins* doit être un point central de dialogue entre l'ensemble des acteurs. Comme dit précédemment, je constate un déséquilibre dans l'interprétation des différents intérêts dans ce projet. Je me permets de m'inspirer d'un projet qui a été mis en place en Californie au courant des années 2000<sup>15</sup>.

Ainsi, *The Water Forum* de Sacramento a pris place dans un contexte de conflits entre plusieurs parties prenantes ayant des besoins d'usages différents sur un secteur aquatique commun. En raison de leurs conflits de longue date, les parties prenantes ont convenu de mener leurs réunions comme un processus de médiation formel nommé  *négociation basée sur les intérêts*. Il s'agit d'un processus qui met l'accent sur les raisons sous-jacentes (*intérêts*) des parties impliquées, plutôt que sur leurs revendications (*positions*).

Dans le projet d'Écoparc, il est nécessaire de redonner une même valeur à l'ensemble des intérêts en présence. Il s'avère donc fondamental de considérer les intérêts de la population sur un même pied d'égalité, en établissant une démarche de médiation.

En m'inspirant librement de *The Water Forum*, je crois qu'il serait fort à propos de créer pour l'Écoparc un organe qui s'apparenterait à un comité de gestion. Ce dernier rassemblerait l'ensemble des acteurs du secteur et des représentants de la société civile. Ce comité pourrait se subdiviser en groupes de travail si nécessaire. Il aurait pour principal mandat de recommander des critères partagés dans l'Écoparc, d'assurer une vigile pour le bon respect de ces critères et pour la cohabitation des intérêts de chaque partie.

J'imagine certains critères principaux sur lesquels ce comité pourrait se mettre d'accord afin de recommander ou non l'établissement d'un projet dans l'Écoparc.

- (1) Que les entreprises s'établissant sur le territoire se dotent d'une politique d'employabilité locale audacieuse (par exemple une politique considérant la proximité réelle des employés en analysant si leur code postal représente des citoyens de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve).
- (2) Que les entreprises s'établissant sur le territoire se dotent d'une politique d'engagement communautaire. À titre d'exemple, la compagnie Keurig dans le quartier Saint-Michel invite ses employés à effectuer 25 heures de

---

<sup>15</sup> <https://communitypartners.org/networks/the-water-forum>

bénévolat pour un organisme de bienfaisance. L'entreprise souligne en plus cette implication humaine en versant 250\$ à l'organisation en question.<sup>16</sup>

- (3) Définir les limites d'émissions de bruit, les impacts de circulation routière acceptables et effectuer la médiation nécessaire pour l'atténuation des nuisances identifiées au fur et à mesure.

Ce modèle demeure à peaufiner, mais il me semble impératif qu'une structure pérenne permette d'évaluer, d'encadrer et de veiller aux intérêts partagés des citoyenEs et parties prenantes. Plus près de l'organisation municipale, ce type de comité multipartite a fait ses preuves pour la bonne cohabitation des différents partenaires publics et privés inclus dans le Complexe environnemental de Saint-Michel, géré par le Réseau des grands parcs de Montréal. J'invite donc à ce que les administrations municipales concernées enquêtent sur ce modèle local et s'en inspirent pour définir un organe de gouvernance particulier pour la saine cohabitation dans le futur Écoparc.

---

<sup>16</sup> <http://corp.keurig.ca/fr-CA/Sustainability/canada/PeopleAndCommunities/PromoteEmployeeEngagement.aspx>

## **Pour conclure**

Les idées partagées dans ce mémoire sont rédigées dans la volonté que les intérêts et les besoins citoyens soient considérés au même niveau que les intérêts urbanistiques, industriels ou corporatifs. S'il faut dégager une tendance lourde de ce mémoire, j'invite les commissaires à retenir la nécessité fondamentale que les parties concernées considèrent l'acceptabilité sociale non pas comme une simple démarche d'information aux citoyenNEs, mais comme un processus de co-construction, de médiation et de recherche de solutions collectives.

J'en profite pour souligner qu'on évoque parfois le manque de concret dans le projet d'indépendance du Québec. Visiblement, dans la saga de l'Écoparc, un Québec souverain aurait du pouvoir plus direct sur 2 entités imposantes dans le portait, le Port de Montréal et le CN.

La tendance lourde dans les mouvements citoyens des dernières années n'est pas près de s'arrêter. La population souhaite de plus en plus contribuer à l'élaboration des projets. Elle souhaite faire partie prenante des processus d'évaluation et de décision. En ce sens, l'Écoparc industriel de la Grande Prairie s'avère une occasion incroyable de repenser et valoriser la participation citoyenne. L'initiative large et consensuelle de cette consultation publique que nous vivons actuellement avec l'OCPM doit percoler à travers les autres étapes du projet. J'invite donc l'ensemble des acteurs de l'Écoparc à accueillir un nouveau mode de participation citoyenne, innovant, original et adaptatif qui pourrait très concrètement positionner ce projet comme un exemple à suivre. Ne laissons pas glisser cette opportunité. Ainsi, j'offre bien humblement ma disponibilité pour agir à mon niveau afin de favoriser l'apparition d'une concertation digne de ce que nous sommes capables d'accomplir par le biais de la construction commune et de la négociation lucide.



Alexandre Leduc  
Député d'Hochelaga-Maisonneuve

## **Annexe 1**

**Lettre d'Alexandre Leduc adressée au ministre des  
Transports, monsieur François Bonnardel**





**Alexandre Leduc**  
Député de Hochelaga-Maisonneuve

Le 21 janvier 2019

Mme Marie-Claude Durand, Chef Relations avec le milieu – Montréal  
Direction – Affaires régionales et collectivités, Hydro-Québec  
201 Jarry Ouest, 1<sup>er</sup> étage Sud  
Montréal, Québec H2P 1S7

**Objet : Sollicitation d'une initiative de mise en valeur du milieu naturel en lien avec l'aménagement du poste Hochelaga**

Mme Durand,

Cette lettre fait suite à la présentation du projet du poste Hochelaga que vous avez effectuée dernièrement auprès de moi et mon équipe.

L'implantation de ce poste, comme vous le savez, engendre des inquiétudes auprès de la population des circonscriptions de Hochelaga-Maisonneuve et de Bourget. Je salue d'ailleurs votre démarche de consultation citoyenne qui devrait inspirer bien d'autres administrations publiques. Vous n'êtes pas sans savoir que les inquiétudes principales concernent le choix de l'emplacement du poste dans le secteur.

Le quadrilatère étudié pour le projet renferme d'importantes zones en friche que les citoyens apprécieraient davantage voir mises en valeur que rasées. De plus, le poste Hochelaga s'ajoute à plusieurs autres projets de construction dans la zone (Ray-Mont Logistiques, Port de Montréal, STM, ministère des Transports du Québec...). Les processus de consultation sur ce secteur étant de qualité inégale, l'inquiétude citoyenne en est décuplée.

Le secteur qu'Hydro-Québec prévoit occuper renferme des arbres matures. Le terrain adjacent au sud renferme un milieu humide. Bien que l'intérêt écosystémique de ce milieu humide demeure à être évalué, ce terrain correspond bien à la politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal, sous-section *milieux riverains et aquatiques d'intérêt écologique*; l'intérêt écologique pouvant se rapporter à l'interaction potentielle entre un individu et son milieu. De plus, la loi québécoise n° 132 concernant la conservation des milieux humides et hydriques se base sur deux principes fondamentaux :

- 1- Afin de freiner la perte de milieux humides et hydriques au Québec et d'obtenir des gains nets en la matière, le principe *d'aucune perte nette* est placé au cœur de la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques.
- 2- La Loi procure un statut de protection légal aux milieux humides et hydriques d'intérêt, selon des critères comme l'intégrité écologique, la taille, la rareté, la diversité biologique et la contribution à la sécurité du public.

Dans le cas actuel, je plaide que la rareté de ce type de milieu dans le secteur concerné devrait suffire à conserver ce milieu et le mettre en valeur dans une optique de développement concerté. Ainsi, un projet d'aménagement naturalisé sur l'ensemble des projets du secteur pourrait être stimulé par ce premier geste de conservation.

Le terrain au sud de l'emplacement prévu du poste, renfermant le milieu humide, appartient au ministère des Transports du Québec. Cependant, je considère qu'Hydro-Québec pourrait être encline et compétente pour assurer la mise en valeur et la préservation de ce milieu adjacent. En effet, il est assez fréquent que la société d'État achète plus grand que nécessaire pour maintenir une certaine zone tampon alentour de son infrastructure. Comme vous le savez certainement, le projet de construction du poste de transformation fait face, comme l'ensemble des projets du secteur l'Assomption-Sud, à un défi d'acceptabilité sociale. À notre avis, un élément clé de l'acceptabilité sociale est la capacité d'un projet à maintenir et développer les espaces verts. Bien que tous et toutes aient compris l'importance d'un nouveau poste de transformation, je crains que le choix de l'installer à l'emplacement choisi par Hydro-Québec ne rencontre pas d'acceptabilité sociale sans au minimum un projet de cette nature.

En foi de quoi, j'aimerais qu'Hydro-Québec démontre son intérêt à acquérir et mettre en valeur le terrain excédentaire au sud de son projet de construction du poste de transformation. En parallèle, une demande sera acheminée au ministère des Transports afin qu'elle étudie la possibilité de vous vendre ce terrain.

Dans l'attente d'une réponse,



Alexandre Leduc  
Député provincial de Hochelaga-Maisonneuve

cc : Marie Maugin, Hydro-Québec  
François Bonnardel, Ministre des Transports  
Chantal Rouleau, Ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole  
Richard Campeau, député de Bourget

## **Annexe 2**

**Lettre de Marie-Claude Durand, Chef à Hydro-Québec des  
Relations avec le milieu – Montréal, adressée  
à Alexandre Leduc**

Le 30 janvier 2019

Direction – Affaires régionales et collectivités  
Relations avec le milieu – Montréal  
201, rue Jarry Ouest, 1<sup>er</sup> étage Sud  
Montréal (Québec) H2P 1S7

Monsieur Alexandre Leduc  
Député de Hochelaga-Maisonneuve  
2030, boulevard Pie-IX  
Bureau 300  
Montréal (Québec) H1V 2C8

Tél. : 514 385-8888, poste 8303  
Courriel : durand.marie-claude@hydro.qc.ca

**Objet : Terrain appartenant au ministère des Transports du Québec (MTQ) au sud de l'emplacement prévu du poste Hochelaga**

Monsieur le Député,

Je fais référence à votre correspondance reçue mardi le 29 janvier 2019 sollicitant la participation d'Hydro-Québec pour assurer la mise en valeur et la préservation du terrain appartenant au MTQ, adjacent à l'emplacement du futur poste Hochelaga.

À l'heure actuelle, nous sommes en attente des intentions du MTQ quant au terrain situé au sud du poste projeté. Une fois connus les projets envisagés dans la zone adjacente à notre futur poste, nous sommes disposés à dialoguer avec les différents acteurs du milieu afin de maintenir et favoriser des espaces verts selon une approche de développement concertée. Ainsi, si la situation se présentait, Hydro-Québec pourrait se porter acquéreur d'une zone tampon pour y réaliser un aménagement paysager.

Par ailleurs, il est important de rappeler que la mission première d'Hydro-Québec est avant tout d'assurer un approvisionnement électrique fiable et durable tout en soutenant la croissance économique. Dans le cas qui nous occupe, le projet Hochelaga a comme objectif de répondre à la demande en électricité des résidents, commerçants et entreprises de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve pour les années à venir.

Notre démarche de consultation citoyenne se poursuivra au cours des prochaines semaines ce qui permettra aux citoyens de s'exprimer dans le cadre des rencontres. Ce sera pour nous une autre occasion de bonifier le projet et ainsi favoriser son intégration harmonieuse dans son milieu d'accueil.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, mes salutations distinguées.

La chef – Relations avec le milieu – Montréal,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'McDurand'.

Marie-Claude Durand

c.c. : François Bonnardel, Ministre des Transports  
Chantal Rouleau, Ministre déléguée aux Transports et Ministre responsable de la  
Métropole et de la région de Montréal  
Richard Campeau, Député de Bourget