

MÉMOIRE

**LES CITOYENS, L'ARRONDISSEMENT
ET LA CITÉ DE LA LOGISTIQUE**

Paule Dufour et Luc Gallant

**Citoyens de Mercier –Hochelaga-
Maisonneuve**

Lorsque nous avons pris conscience de l'arrivée prochaine dans notre quartier de la Cité de la logistique, nous nous sommes rendus en grand nombre au conseil d'arrondissement. Il faut dire qu'un entrepreneur avait déjà amorcé des travaux de décontamination et qu'il entendait déménager son entreprise de transbordement de conteneurs sur un terrain nouvellement acquis aux abords d'un quartier résidentiel. Nous avons alors appris que rien n'avait été fait à propos de la planification et de l'aménagement du territoire de la future Cité de la logistique. On annonçait sa venue depuis quinze ans mais l'arrondissement avait totalement « oublié » d'agir en ce sens. Le tracé des routes, par exemple, n'était pas encore déterminé. Les usages permis dans cette zone industrielle n'avaient pas non plus été définis et faisaient alors l'objet d'un rude débat. Le temps pressait car cet entrepreneur n'était que le premier d'une longue liste d'acteurs de l'industrie du transport que l'on invitait à s'installer dans cet immense terrain s'étendant de la gare de triage du CN, aux abords de la rue Viau, jusqu'à l'autoroute 25. Alors comment, compte tenu de l'importance de l'enjeu, expliquer une telle absence de planification? Et, surtout, de quelle manière la future Cité de la logistique pourra-t-elle remédier aux multiples maux qui frappent le secteur?

Un manque d'amour évident

Il n'est pas exagéré de dire que le sud de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve souffre d'un « manque d'amour ». Traversée de part en part par la rue Notre-Dame, la zone se transforme soir et matin et devient alors un stationnement à ciel ouvert. Après le vétuste boulevard Métropolitain, c'est la seconde voie en importance à traverser Montréal d'est en ouest. Comme résidents, notre horizon se limite au port et aux conteneurs, grues, trains et silos qui en forment la trame. Il est difficile d'oublier la

présence du fleuve Saint-Laurent mais nous y parvenons très bien depuis des décennies, la vue d'une partie de celui-ci constituant un événement pour la plupart des résidents ou, pire, une découverte pour d'autres. Ce manque d'amour se répercute sur les quartiers résidentiels avoisinants. La rue Sainte-Catherine, par exemple, peine à se relever de la perte de milliers de résidents suite à la destruction de leurs maisons pour le parachèvement de l'autoroute Ville-Marie. Il est par ailleurs étrange, en passant, de constater qu'une entreprise aussi importante que le Port de Montréal avec ses centaines d'employés n'ait aucun impact positif sur la principale rue commerciale du secteur. Les commerces qui profitaient de la manne que constituait la présence d'un aussi grand nombre de travailleurs, comme l'entreprise Paul spécialisé dans les vêtements de travail, sont disparus depuis belle lurette. C'est comme si le développement du port et celui du quartier se faisaient dorénavant en vase clos, seules les nuisances servant de trait d'union. N'oublions pas également dans la liste des malheurs qui ont frappé ce secteur de la ville, la construction du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine qui a détruit des quartiers entiers. Fruit d'une époque qui n'en avait que pour l'automobile, la ceinture sud de notre arrondissement peut difficilement être qualifié de réussite sur le plan urbanistique. Comment remédier à cet état de fait? Car avant de penser à quelque cité que ce soit, le but de tout nouvel aménagement des lieux n'est-il pas d'améliorer les conditions de vie des résidents de l'arrondissement?

Une planification pour l'Assomption Nord, absente pour le sud

On aurait pu tout d'abord, dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) faire appel à la population pour planifier en amont ce secteur appelé à changer radicalement. Un exercice de ce type, c'est-à-dire un PPU, se déroulait d'ailleurs au même moment au nord du secteur désigné pour recevoir la Cité de la logistique. On avait donc opéré une division tout à fait aléatoire entre les deux secteurs : l'Assomption Nord et l'Assomption Sud. Le premier bénéficiait d'une planification de son territoire en bonne et due forme tandis que le second, ne présentant pas les mêmes caractéristiques de « maturité », aux dires du maire de l'arrondissement, était traité différemment. Pourtant, à la lecture du rapport de l'OPCM, suite au PPU l'Assomption Nord, nous aurions peut-être eu intérêt à considérer dans leur ensemble les deux secteurs. Les problèmes et les craintes soulevés par les résidents des deux zones sont en effet semblables à maints égards. Et les questionnements, de part et d'autre, convergent dans leur volonté commune de créer un véritable quartier, avec ses parcs, commerces et résidences. Mais est-ce que la volonté de créer un véritable quartier dense et diversifié, un milieu de vie de qualité, au nord et au sud de la rue Hochelaga, est la même pour l'arrondissement de MHM?

L'Assomption Nord et l'Assomption Sud sont, à certains égards, des images inversées : au nord, les entreprises, déjà présentes, comme Coca-Cola, appuyé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCEM), s'inquiètent de la venue de résidents et entrevoient difficilement la cohabitation. Au sud, les mêmes entreprises de transport, qui veulent, quant à elles, s'implanter sur le territoire, n'entrevoient aucun problème à la cohabitation. Dans un mémoire conjoint, déposé dans le cadre de la consultation

publique mené par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), Coca-Cola et la Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM), recommandent à cet effet de ne pas établir un quartier résidentiel à l'est de la rue l'Assomption entre les rues Pierre-de-Coubertin et Marseille. Entouré par des entreprises de transport de marchandises, la cohabitation dans ce secteur, toujours selon Coca-Cola et la CCEM, s'avérerait plus que problématique. L'introduction de la fonction résidentielle dans un secteur dominé jusqu'alors par l'usage industriel, comme c'est le cas dans l'Assomption Nord, semble, à tout le moins, difficile à réaliser. Le scénario d'une cohabitation harmonieuse des deux usages à l'intérieur de la Cité de la logistique nous apparaît dès lors, compte tenu des appréhensions avancées par Coca-Cola et la CCEM, quelque peu optimiste. Les mesures de mitigation mises de l'avant par les promoteurs du projet de Cité de la logistique suffiront-ils à assurer une cohabitation harmonieuse? La volonté de l'arrondissement de Mercier Hochelaga-Maisonneuve (MHM) d'encadrer le développement de la Cité de la logistique doit être saluée, mais nous souhaiterions également que cette même énergie soit dirigée vers la création d'un milieu de vie de qualité pour les résidents du secteur sud de l'arrondissement. Et nous craignons que les seules mesures de mitigation mises de l'avant par l'arrondissement et les promoteurs du projet soient largement insuffisantes à cet égard. Il ne suffit pas de favoriser l'insertion de la Cité de la logistique dans un cadre résidentiel, pour revitaliser un secteur qui en a bien besoin. Répétons une autre fois que le désir de créer un milieu de vie de qualité, qui est l'objectif avoué des participants au PPU l'Assomption Nord, semble céder le pas au sud de la rue Hochelaga, au seul objectif de voir s'élever à cet endroit une Cité de la logistique.

Les conditions étant semblables, la coexistence d'un secteur industriel et d'un secteur résidentiel dans les deux zones, il n'est donc pas étonnant de trouver chez les résidents les mêmes préoccupations. Les maux qui affectent les deux secteurs, ou qui risquent de les affecter, suite à une mauvaise mise en œuvre du projet l'Assomption Nord, sont, pour plusieurs d'entre eux, identiques. Prenons, en tout premier lieu, la volonté exprimée par le PPU d'arrimer le développement du secteur Assomption Nord au réseau de transport en commun. Le métro de l'Assomption étant l'un des moins utilisés, il convenait de densifier le secteur résidentiel aux alentours de celui-ci. Si la volonté de l'arrondissement de favoriser le transport en commun est souhaitable, nous nous interrogeons pourquoi cette préoccupation cesse d'en être une au-delà de la rue Hochelaga. Nous pensons en particulier aux résidents des quartiers Guybourg et Mercier-Ouest – Longue-Pointe qui, littéralement enclavés dans une zone industrielle, peuvent difficilement se déplacer autrement qu'en automobile. Autre exemple : la question du verdissement, qualifiée d'incontournable pour le secteur Assomption Nord, préoccupe autant, sinon plus, les résidents de la zone sud aux prises avec la rue Notre-Dame et le prolongement annoncé du boulevard l'Assomption et de l'avenue Souigny. Sans parler de la venue prochaine d'entreprises de transport. Encore là, la réponse ne peut être que commune. Sinon les efforts d'un secteur en ce sens peuvent facilement être annulés par le développement contraire de l'autre zone. Pour terminer, un dernier exemple d'intérêt commun : si l'absence de commerces de proximité, notamment au niveau alimentaire, est une crainte soulevée par les participants au PPU, elle est depuis toujours une triste réalité pour les résidents du secteur Guybourg. Cette absence ne peut être palliée que par une augmentation de la densification de la population. Le remède, en fait, est toujours le

même pour les deux secteurs : la création d'un véritable quartier multifonctionnel. Pourquoi dès lors, si le diagnostic est le même, ne pas administrer le même remède?

Compte tenu des préoccupations semblables, et du fait que le développement d'un secteur ne peut qu'influer sur l'autre, il nous faut nous demander pourquoi ne pas avoir englobé les deux zones dans un même processus de planification? Faut-il en déduire que la participation des citoyens à l'aménagement du territoire n'avait pas lieu d'être au sud de la rue Hochelaga? Peut-être craignait-on tout simplement que les citoyens du sud de l'arrondissement MHM en viennent à préférer la création d'un véritable quartier, comme les citoyens de l'Assomption Nord, à la Cité de la logistique qu'on leur imposait? C'est sans doute ce danger, donner la parole aux citoyens qui habitent le territoire, qu'il fallait écarter pour ne pas mettre en danger la future Cité de la logistique. Toujours est-il que les résidents de MHM n'auront jamais eu le loisir de se poser la question de l'usage qui sera fait de ces immenses terrains qui s'étendent de la cour de triage du CN jusqu'à l'autoroute 25. Ils ont pu s'interroger sur les conditions d'insertion de la Cité de la logistique. Ils ont pu tenter de bonifier un plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA). Mais ils n'ont jamais pu se demander si l'avènement de la Cité de la logistique favoriserait la création d'un véritable quartier urbain. Comment croire dès lors que leurs intérêts et celui de leur quartier ont été mis de l'avant? Force nous est donc de constater que l'intention de l'arrondissement de créer un véritable quartier urbain, un milieu de vie de qualité, autour du boulevard l'Assomption s'arrêtera aux abords de la rue Hochelaga.

L'industrie du transport, véritable maître d'œuvre

S'il y a eu absence de planification de la Cité de la logistique de la part de l'arrondissement, c'est que celle-ci avait déjà été concoctée et mise en branle, il y a déjà un bon moment, par le Port de Montréal, Cargo M et les autres acteurs de l'industrie du transport. Ce sont eux les véritables maîtres d'œuvre de cette fameuse « Cité ». La création du terminal Viau, l'agrandissement des entrées et sorties de l'autoroute 25 en marquent d'ailleurs le véritable commencement. Il est symptomatique de cet état de fait que le représentant du Port de Montréal, Daniel Dagenais, lors de la soirée de la consultation publique du 31 mai, semblait en savoir plus long que les élus et les citoyens quant à l'avenir du Centre de soins prolongés, Grace Dart. La présence d'un aussi grand géant industriel qu'est le Port de Montréal modèle tout le territoire. Pour sa part, l'arrondissement se contente, suite aux pressions citoyennes, de voir à ce que le tout se déroule sans trop de heurts. Mais pas question pour lui d'agir comme principal moteur du développement de tout ce secteur. Comment peut-on, comme arrondissement, en arriver ainsi à céder ses pouvoirs? C'est simple : il suffit tout simplement d'oublier les besoins des citoyens habitant le territoire visé. Du moins, de ne pas partir d'eux pour aménager le territoire. Il y aurait pourtant eu fort à faire pour redonner un peu d'élan au secteur visé par la Cité de la logistique.

Pour conclure

Les citoyens du sud de l'arrondissement MHM rêvent à toute autre chose qu'une Cité de la logistique conçue comme un espace industriel monofonctionnel. Ils veulent un véritable quartier, avec des parcs, des habitations, des commerces et des services de

proximité. Un morceau de ville et non pas une ville en morceaux. C'est d'ailleurs ce qu'ils ont dit lors de la journée de consultation du 28 janvier dernier et que rapporte l'Institut du Nouveau Monde. *« Près du tiers des mémoires et plusieurs commentaires recueillis lors de la journée de consultation, proposent que la Cité de la logistique soit ouverte sur les quartiers avoisinants et qu'elle soit composée, outre des industries, de commerces, de bureaux, de résidences dans des secteurs appropriés et de services pouvant desservir la population locale et les travailleurs de la Cité de la logistique. Espaces à vocation communautaire, espaces de « coworking », équipements sportifs, centre culturel, garderies, restaurants, etc., les participants imaginent un milieu complet et multifonctionnel. »* Pour réaliser ce que souhaitent les citoyens, il faudra bien plus que des mesures d'atténuation des nuisances. Il aurait fallu, tout d'abord, inclure le secteur de l'Assomption Sud dans le processus entamé au nord. Partir des besoins constatés par les citoyens et non par ceux de l'industrie du transport. Ceux-ci sont trop criants pour être laissés de côté au profit des seuls intérêts du secteur industriel. L'objectif devrait être la mise en place d'un milieu de vie de qualité et l'atteinte de celui-ci passera inévitablement par la création d'un véritable quartier urbain. Et, surtout, il faudra prendre en compte tous les scénarios de développement et ne pas se limiter à un seul, celui de la Cité de la logistique. Celle-ci restera toujours, conçue comme elle l'est actuellement, un espace industriel enfoncé de force entre des quartiers résidentiels. Et, surtout, sans aucune valeur ajoutée pour les résidents de l'arrondissement.