

RAPPORT

Démarche de consultation publique
portant sur le développement des
activités industrialo-portuaires et
de leur cohabitation avec les
quartiers résidentiels adjacents

Montréal, le 12 septembre 2017

Rapport de la consultation publique portant sur le
développement des activités industrialo-portuaires
et de leur cohabitation avec les quartiers résidentiels
adjacents

Présenté à :

Madame Myriame Beaudoin

Directrice aménagement urbain et services aux entreprises
Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Rapport soumis par :

Constance Ramacieri

Consultante en participation publique
Animatrice des séances de consultation

Et

Karl Dorais Kinkaid, urbaniste

Secrétaire des consultations
Rédacteur

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	3
Présentation du projet	3
Rappel du cadre réglementaire	4
Les objectifs de la consultation publique	5
Le processus de consultation	5
Les représentants de la communauté	5
ACCUEIL DES QUESTIONS	6
Le déroulement de la séance	6
Les préoccupations des participants	6
EXPRESSION DES OPINIONS ET PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	7
Le déroulement des séances	7
Les préoccupations des participants	7
A. Le contexte de développement actuel, tel qu'il est perçu et vécu	8
B. Les impacts anticipés face à un projet de Cité de la logistique	11
C. La vision d'aménagement et de développement pour le secteur	16
D. L'acceptabilité sociale	21
E. Le processus de participation publique	22
CONCLUSION	23

Annexe I : Avis des représentants de la communauté

Annexe II : Liste des mémoires

Annexe III : Appuis aux mémoires

Annexe IV : Avis public

MISE EN CONTEXTE

PRÉSENTATION DU PROJET

Le secteur prioritaire de la Cité de la logistique se situe dans les limites de l'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, au sud du boulevard de l'Assomption, entre l'avenue Souigny et le Port de Montréal ; l'autoroute 25 et les résidences du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Ciblé comme faisant partie d'une zone industrialo-portuaire (ZIP) dans le cadre de sa stratégie maritime par le gouvernement du Québec, l'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve souhaite encadrer le développement du secteur.

Les activités de consultation

Janvier 2017

C'est dans ce contexte que l'Arrondissement a entamé une première consultation portant sur une vision d'avenir du secteur (*voir le rapport de l'INM ; Consultation sur le projet de la Cité de la logistique*).

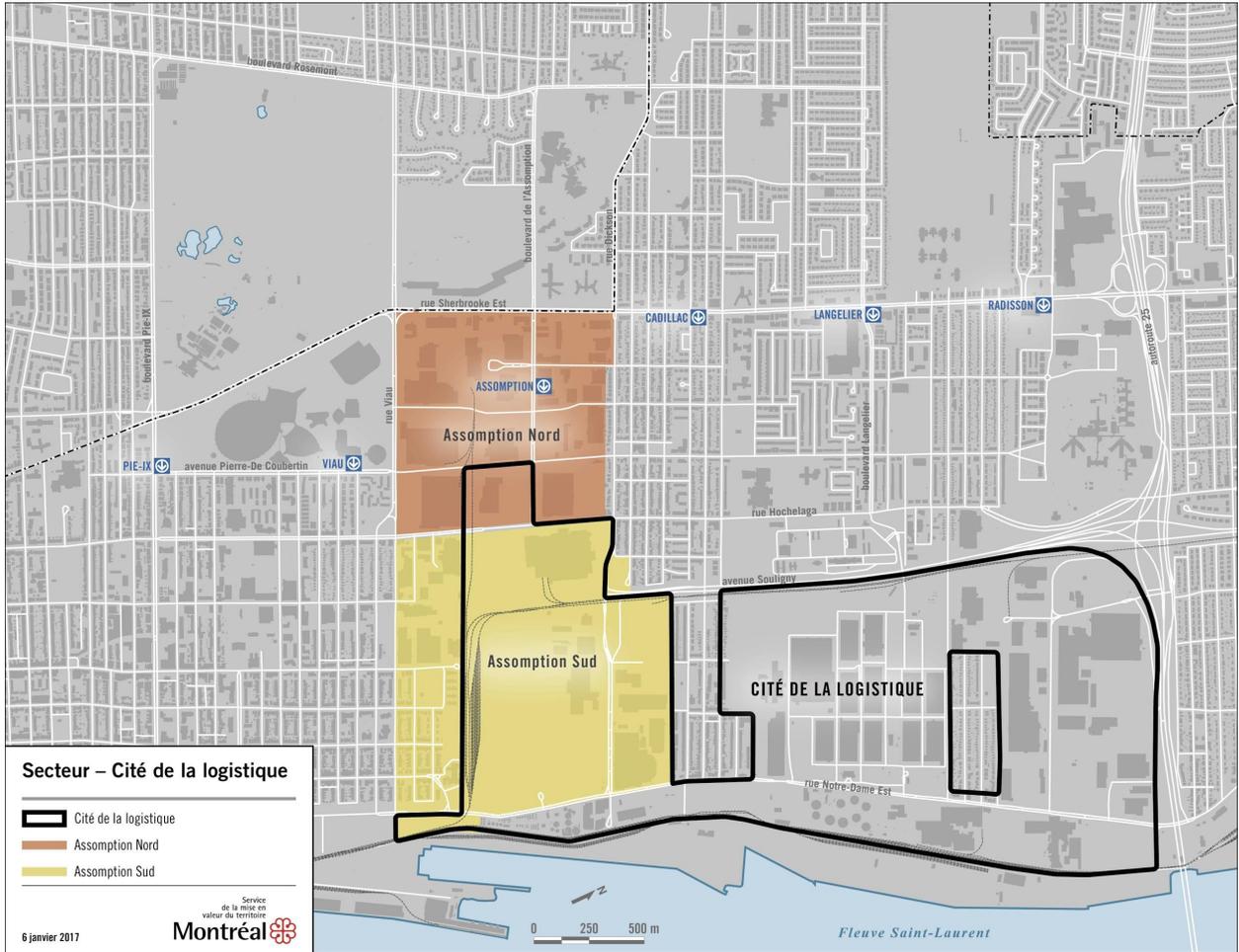
Cette consultation visait trois objectifs :

1. Informer les participants des enjeux liés au développement de la Cité de la logistique ;
2. Dégager des éléments de vision qui permettront à l'Arrondissement et à la Ville de Montréal d'orienter la planification du secteur ;
3. Recueillir les propositions de la population en matière d'intégration et de cohabitation harmonieuses dans le secteur (environnement, architecture), de développement économique et de création d'emplois.

Mars 2017

Après avoir tenu une séance d'information et de consultation publique, l'Arrondissement a procédé à l'adoption d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur visé. Un avis de motion du PIIA a été présenté au conseil d'Arrondissement le 4 avril 2017.

Carte de localisation du projet



RAPPEL DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

Cette consultation est le produit de l'application du règlement sur le Droit d'initiative en matière de consultation publique. Adopté par le conseil de la Ville de Montréal en vertu de la Charte montréalaise des droits et responsabilités (article 16 h), le droit d'initiative est en vigueur depuis janvier 2010.

Après avoir obtenu une attestation de la conformité du sujet de la consultation, aux fins d'une consultation relative à un objet de compétence d'Arrondissement, les initiateurs de la pétition ont obtenu 6625 signataires, dont 6037 jugées valides. Le nombre minimal de signatures de la pétition pour demander une consultation publique est de 5 % du nombre des personnes habiles à signer ou à un minimum de 5000. Ce nombre a donc été surpassé.

Les objectifs de la consultation publique

Voici le libellé des objectifs de la consultation tels que formulés dans l'avis public :

« Le développement des activités industrialo-portuaires du secteur industriel de l'ensemble des zones suivantes : 0249, 0382, 0671, 0385, 0373, 0544, 0390, 0433, 0492, 0552, 0465, 0496 et sa cohabitation avec les quartiers résidentiels qui les entourent.

La consultation visera à ce que l'Arrondissement se dote d'une planification de développement viable pour la collectivité, planification qui inclura des orientations d'aménagement touchant l'affectation du sol, l'intensité des activités, des réseaux de transport actif, la nature de l'emplacement des équipements et des infrastructures destinées à la vie communautaire. Cette planification devra aussi prendre en compte la gestion des nuisances des activités industrialo-portuaires telles que le bruit, la qualité de l'air, la circulation automobile et le camionnage. Finalement, elle devra proposer une amélioration des interfaces entre le Port, les industries et la Ville. »¹

Le processus de consultation

Le règlement sur le droit d'initiative encadre le processus de consultation, à savoir si la consultation est de la compétence de l'Arrondissement ou de compétence centrale (Ville centre). Le règlement prévoit notamment que : *le dépôt d'une pétition conforme oblige la tenue d'une consultation publique.*

Les initiateurs de la pétition souhaitaient que la consultation soit tenue par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Il y a eu une période de questionnement à savoir si le processus de consultation relevait de l'Arrondissement ou de la Ville centre. Puisque la pétition a été validée par l'Arrondissement et que la barre pour tenir une consultation locale est de 5000 signataires, alors que celle pour une consultation de compétence de la Ville centre est de 15000 signataires, l'avis du contentieux était sans équivoque : la consultation relevait de l'Arrondissement. Il est à noter que la consultation de l'OCPM a été promise et qu'une procédure de demande administrative a été enclenchée à cet effet.

Les représentants de la communauté

Par ailleurs, la fonction des commissaires n'étant pas prévu dans le règlement sur le droit d'initiative, l'Arrondissement a choisi de tenir les activités de consultation en présence de trois représentants de la communauté. Les activités de consultation, ont été tenues en présence de : Mesdames **Mireille Giroux** et **Thérèse Sainte-Marie** et Monsieur **Michel Roy**. Ils ne représentaient pas l'Arrondissement, ni leurs milieux de travail respectifs. Il a été convenu que leur mandat consistait à confirmer que le présent rapport est un reflet fidèle des trois séances publiques de consultation et des mémoires déposés.

Ils ont eu accès à l'ensemble des mémoires.²

¹ Annexe IV. Texte complet de l'avis public

² Annexe I. Avis des représentants de la communauté sur le présent rapport.

ACCUEIL DES QUESTIONS

Le déroulement de la séance

Le mercredi 31 mai 2017, plus de 160 citoyens ont participé à cette première soirée de consultation publique tenue au Centre de loisirs et d'animation culturelle de Guybourg situé au 1905, rue de Cadillac. Cette séance portait sur l'accueil des questions des participants.

La soirée s'est déroulée en deux temps. Premièrement, les élus, les fonctionnaires et les initiateurs de la pétition ont fait de brèves présentations expliquant l'origine du projet, le droit d'initiative, ainsi qu'une mise à jour des informations concernant le projet de Cité de la logistique. Dans un deuxième temps, une période de questions d'un peu plus de deux heures a été ouverte afin que les participants puissent questionner les intervenants, les représentants de l'Arrondissement et de faire part de leurs préoccupations.

Les représentants des organismes suivants étaient présents afin d'écouter les questions des participants et offrir des réponses.

Réal Ménard - Maire de l'Arrondissement

Myriame Beaudoin - Directrice aménagement urbain et services aux entreprises

Réjean Boisvert - Chef de division urbanisme,
Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Pierre Bergeron - Représentant, Canadien National (CN)

Mathieu Charbonneau - Directeur général, CargoM

Daniel Dagenais - Vice-président aux opérations, Port de Montréal

Daniel Donais - Directeur des inventaires et du plan métropolitain, Ministère des transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports du Québec

Stéphane Perron - Médecin-conseil, Direction de la santé publique

Ainsi que Monsieur **Luc Gallant**, représentant le groupe Mobilisation 6600, les initiateurs de la pétition, qui a présenté les motifs à l'origine de la pétition.

Les préoccupations des participants

Plus de 50 questions ont été posées portant principalement sur les sept enjeux suivants :

- Le niveau de bruit émis par les activités portuaires, de camionnage et de réparation ferroviaire ;
- Les impacts et les risques sur la santé publique en lien avec le déploiement de la future Cité de la logistique et les activités de transport qui y sont associées ;
- La quantité et la nature des entreprises qui s'installeront sur le territoire de la Cité de la logistique ;
- L'emprise et le tracé projeté de l'avenue Souigny ;
- Les volontés d'expansion du Port de Montréal ;
- Les impacts sur la circulation en lien avec les projets de réaménagement de la voirie ;
- L'impact sur la valeur foncière des terrains environnants et adjacents à la future Cité de la logistique.

EXPRESSION DES OPINIONS ET PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Le déroulement des séances

Les rencontres portant sur l'expression des opinions et la présentation des mémoires ont été tenues le 15 juin de 19h à 22h et le 17 juin 2017 de 9h à midi, au Centre de loisirs et d'animation culturelle de Guybourg situé au 1905, rue de Cadillac.

La période permettant le dépôt des mémoires par courriel a été rallongée jusqu'au 30 juin 2017.

- Le 15 juin, 56 citoyens étaient présents et il y a eu 17 présentations de mémoires ;
- Le 17 juin, 17 citoyens étaient présents et il y a eu 5 présentations de mémoires ;
- 34 mémoires et documents de références ont été déposés et rendus publics sur le site web de la Ville.

Les préoccupations des participants

Lors des séances d'expression des opinions et de présentation des mémoires, un nombre important d'intervenants ont porté un regard critique sur le projet de la Cité de la logistique. Ces séances ont permis à des citoyens et des citoyennes de l'arrondissement et des quartiers limitrophes au projet, d'exprimer leurs craintes, leurs souhaits et leurs propositions.

Par ailleurs, plusieurs mémoires déposés après les rencontres et qui n'ont pas été présentés publiquement contenaient un avis favorable au projet de Cité de la logistique. Le présent rapport a pour objectif de faire état des opinions exprimées par l'ensemble de mémoires ayant été déposés dans le cadre de ce processus de consultation publique.

L'accueil des opinions et la lecture des mémoires déposés ont permis de dégager cinq grands thèmes ayant été abordés par les participants :

- A. Le contexte de développement actuel tel qu'il est perçu et vécu***
- B. Les impacts anticipés face au projet de Cité de la logistique***
- C. La vision d'aménagement et de développement pour le secteur***
- D. L'acceptabilité sociale***
- E. Le processus de participation publique***

Le rapport de la consultation est construit à partir de ces thèmes. Nous y avons inclus des extraits des mémoires déposés. Ces extraits représentaient, à notre avis, des tendances souvent retrouvées soit dans les mémoires ou dans les représentations faites lors des séances publiques. Le choix d'un extrait ne doit en aucun temps être perçu comme un appui de la part des auteurs des mémoires à ce rapport.

A. Le contexte de développement actuel tel qu'il est perçu et vécu

Il est de l'avis de plusieurs participants que le projet de la Cité de la logistique reste à définir. Les mémoires et les représentations publiques ont fait état d'une vision, de la situation actuelle entourant le secteur et le contexte dans lequel s'inscrit ce projet. Les perceptions du contexte varient inévitablement en fonction de la nature du lien que les participants entretiennent avec le site. Il nous apparaît important de présenter cette variation dans les perceptions afin de bien comprendre les divergences quant à la vision du projet et les propositions qui ont été formulées par les différents participants.

L'historique de planification du secteur

Pour comprendre le contexte de développement actuel, plusieurs participants ont rappelé l'historique des gestes ayant ponctué les cinquante dernières années du secteur.

Ainsi, depuis le milieu des années 1960, les projets menés par le Gouvernement du Québec, le Port de Montréal et la Ville de Montréal ont contribué à la destruction du secteur de Longue-Pointe, ayant eu un impact majeur sur la qualité de vie des citoyens. Au fil des années, les grands projets d'infrastructures, dont l'autoroute 15, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et l'expansion du port de Montréal ont mené à des démolitions, des expropriations et un changement complet du paysage urbain et de la structure du secteur.

Ces nouvelles infrastructures ont eu pour effet d'attirer de nombreuses entreprises et industries dans le secteur. L'accélération récente du phénomène de la désindustrialisation, à Montréal comme dans plusieurs villes nord-américaines, a mené à la fermeture de plusieurs industries qui s'étaient progressivement installées dans ce secteur.

On rappelle également que l'Arrondissement a témoigné d'une volonté de réaménager ce secteur depuis la fin des années 1990. Cependant, il ne semble pas y avoir eu de démarche de planification ayant laissé place à l'expression des opinions des citoyens. Ce sont les premiers travaux de réaménagement initiés par une entreprise privée l'année dernière, qui ont alerté les citoyens à l'effet que le site serait développé sans qu'ils puissent participer à sa définition et se sentaient exclus de la planification de l'avenir du site.

Les interventions des participants permettent aussi de mieux comprendre la complexité de la planification de ce secteur et le défi que représente le nombre d'acteurs présents. Le projet de Cité de la logistique s'inscrit dans un contexte montréalais et provincial et répond entre autres aux orientations stratégiques du Plan d'action 2015-2020 de la stratégie maritime du Québec, au Plan d'action 2015-2017 du Service de Développement Économique de la ville de Montréal, aux plans d'action d'autres acteurs qui ont leurs propres stratégies de développement à long terme (Port de Montréal, CargoM, CN, etc.), ainsi que les objectifs de réaménagement routier majeurs prévus par le Ministère des Transports du Québec (prolongement des boulevards Souigny et de l'Assomption).

La perception du site à l'échelle métropolitaine

D'autres mémoires soulignent qu'à l'échelle métropolitaine, le secteur est principalement perçu, compte tenu des 50 dernières années d'histoire, comme un site névralgique lié aux activités industrialo-portuaires et de transport. Ce secteur est au cœur d'un enjeu global de planification à long terme des activités industrialo-portuaires dans l'Est de Montréal en plus de faire face à un contexte de forte concurrence internationale.

Le déploiement d'une Cité de la logistique à cet endroit s'inscrit directement dans l'atteinte des objectifs de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec et permettrait d'améliorer la performance de la chaîne et des transferts multimodaux, de renforcer l'offre de services du Port de Montréal et de diminuer les temps de transit et du même coup les émissions de gaz à effet de serre.

Cette perception présentée par des participants s'appuie sur plusieurs constats. À ce sujet, on rappelle que :

- Le port de Montréal est un important moteur économique pour Montréal, le Québec et le Canada à titre de deuxième port d'importance au Canada ;
- Le port et le réseau ferroviaire auquel il est lié font partie d'un réseau national et international de transport de marchandises et sont des infrastructures névralgiques de la chaîne logistique ;
- Dun point de vue économique, l'industrie de la logistique représente pour la grande région de Montréal et la province environ 6 000 entreprises, plus de 122 000 emplois et des retombées directes pour la métropole de plus de 4 milliards de dollars annuellement ;
- Finalement, la qualité et la performance des infrastructures portuaires sont des facteurs clés de ce secteur.

Il apparaît donc important qu'un pôle logistique, afin d'être compétitif, doit être situé à proximité d'infrastructures maritimes, ferroviaires et terrestres performantes.

Il fut également mentionné, que d'un point de vue métropolitain, ce secteur est l'hôte d'un ensemble patrimoniale remarquable où se côtoient le chemin du Roy, d'anciens bâtiments de valeur patrimoniale et un accès physique et visuel au fleuve.

La perception du site à l'échelle du quartier

À l'échelle plus locale, sans déprécier les perceptions métropolitaines, s'ajoute un niveau de perception découlant du vécu quotidien des résidents. Il s'agit de perceptions qui jettent la lumière sur un enjeu local bien réel, soit celui de la cohabitation ou de la conciliation d'usages industriels et résidentiels dans un même lieu.

On rappelle que plusieurs projets générateurs de nuisances se sont installés dans l'est de l'île de Montréal contribuant à la diminution constante de la qualité de vie des citoyens de ce secteur de l'île. Ces craintes sont entre autres appuyées par les données présentées par le CIUSSS de l'Est-de-Montréal en 2016,³ démontrant que l'espérance de vie des citoyens de

³ CIUSSS de l'Est de Montréal. (2016). Disparités est-ouest : dossier spécial et reportages à Radio-Canada.

l'est de l'île est de neuf ans inférieure à celle des résidants de l'ouest. On craint donc que l'arrivée de la Cité de la logistique ne fasse qu'amplifier les nuisances vécues par les citoyens et ainsi contribuer à la détérioration de la qualité de vie des citoyens et aux problèmes de santé publique déjà présents.

« À ce que j'ai constaté jusqu'ici, le projet de développement industriel qu'incarne la "Cité de la logistique" me semble totalement insensible à la présence des secteurs résidentiels existants et périphériques (intra et extra-muros, dont les secteurs résidentiels Haig-Beauclerk et Rougemont-Guybourg situés en plein coeur de la zone industrielle comprise entre Viauville et Tétraultville comptant chacun plusieurs centaines de logements). Ce projet semble même nier l'existence des secteurs résidentiels en son sein et soutenir le mépris historique entretenu envers le quartier de Longue-Pointe qui s'est matérialisé à travers d'autres projets par le passé, lesquels n'ont fait que dégrader son dynamisme et la qualité de son environnement bâti. »⁴

À la lecture des mémoires, on constate une polarisation quant à la vision et au contexte de développement du projet. Cette polarisation est principalement liée aux questions d'échelles d'observation. **Du point de vue métropolitain**, voir provincial, on considère que les terrains ciblés pour le projet de Cité de la logistique sont, d'un point de vue stratégique et économique, les meilleurs qui soient à Montréal. Le développement de ce projet permettrait de sécuriser et renforcer le positionnement de Montréal comme plaque tournante du commerce à l'échelle nord-américaine, se matérialisant ainsi en retombées économiques majeures pour la région métropolitaine.

En contrepartie, **d'un point de vue local**, ces terrains représentent beaucoup plus que l'opportunité de développer une Cité de la logistique. Cette friche industrielle représente l'occasion de réfléchir à un développement urbain mixte. Toujours du point de vue local, le développement des activités industrialo-portuaires prévues par le déploiement d'une Cité de la logistique ne ferait qu'amplifier les nombreuses nuisances auxquelles les citoyens des quartiers limitrophes sont déjà confrontés.

Bien que les perceptions puissent varier, les participants déplorent le manque d'information et de données permettant de porter un diagnostic clair et juste sur l'état actuel de la situation et par conséquent sur la capacité d'établir des orientations claires en matière d'aménagement du secteur.

⁴ DAGENAIS B.

B. Les impacts anticipés face au projet de Cité de la logistique

Plusieurs interventions ont porté sur les impacts anticipés face à la venue du projet de Cité de la logistique dans le secteur. Les impacts évoqués par les participants en faveur, en défaveur ou méfiants face au projet, sont utilisés comme base argumentaire pour justifier certaines interventions jugées nécessaires dans le cadre du projet.

Les impacts positifs anticipés

La création d'emplois pour le secteur

Dans le contexte post-industriel, le port de Montréal est une force d'attraction majeure pour plusieurs industries voulant bénéficier de la proximité des installations portuaires et donc la création d'une Cité de la logistique. Selon plusieurs mémoires déposés, cette force d'attraction pour les industries aurait pour effet de générer des retombées intéressantes quant au nombre et à la variété de nouveaux emplois offerts dans le secteur et l'arrondissement.

Afin de maximiser la création d'emploi et les retombées locales, il est recommandé que :

« [...] les nouveaux employeurs de la Cité de la logistique se dotent volontairement d'une politique favorisant l'embauche locale afin de favoriser, à compétences égales, les candidatures des résidents dans les quartiers avoisinants. »⁵

Par ailleurs, d'autres participants ont une vision différente quant au potentiel de nouveaux emplois dans le secteur. Selon plusieurs, le projet de Cité de la logistique mènerait à la création d'emplois traditionnels, précaires, peu qualifiés et à faibles salaires. De plus, ces emplois seraient destinés à un avenir incertain, comme en témoigne la tendance mondiale à la robotisation des centres de logistique. Les emplois créés seraient donc menacés de disparaître dans un avenir rapproché en raison de ce phénomène grandissant.

Finalement, on mentionne que, malgré la volonté d'offrir des emplois aux résidents du secteur, il est impossible d'anticiper qui occupera ces emplois. On est d'avis que les retombées en matière d'emplois pour le secteur seraient imprévisibles et incertaines.

Les nuisances anticipées

Un avis du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) laisse deviner pourquoi la cohabitation entre les fonctions industrialo-portuaires et les quartiers avoisinants est un défi majeur dans le cadre de l'élaboration d'un projet comme celui de la Cité de la logistique :

⁵ Chambre de commerce de l'Est de Montréal

« Les dimensions des plateformes logistiques posent des problèmes d'insertion dans la trame urbaine et d'interface avec les autres fonctions urbaines. Elles occasionnent du bruit, occupent beaucoup d'espace et ont une faible valeur architecturale. Les impacts environnementaux sont aussi importants, notamment l'atteinte à la qualité de l'air par la concentration de véhicules lourds et l'absence quasi totale de végétaux sur des vastes étendues. (...) En contrepartie, le regroupement d'un plus grand nombre d'entreprises permet de minimiser les infrastructures requises. La possibilité de traiter des zones tampons autour d'un seul grand site est facilitée en comparaison de l'aménagement de plusieurs zones semblables autour de plusieurs parcs ».

Avis du CITM de la Conférence régionale des élus de Montréal relativement au volet transport des marchandises du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). 28 janvier 2011.⁶

Ainsi, plusieurs participants à la consultation soulèvent l'importance de tenir compte des nuisances déjà présentes, ainsi que les nuisances anticipées afin de développer des stratégies et des mesures de mitigations viables et efficaces. La prise de conscience de l'état actuel et la volonté de proposer des interventions crédibles et sensibles aux réalités des résidents ont souvent été présentées comme des éléments clés d'un éventuel projet.

« La mitigation des nuisances est un enjeu central dans l'établissement d'un dialogue avec la population limitrophe des activités du port de Montréal. Il est gage de bonne foi et de respect de la part d'administration portuaire et assure la santé et la qualité de vie de la communauté. »⁷

Voici les principales familles de nuisances actuelles et anticipées ayant été identifiées par plusieurs participants.

Les nuisances sonores

Les nuisances sonores sont à l'origine de la plupart des plaintes de la part des citoyens. Plusieurs participants ont souligné l'importance de cet enjeu pour la population du secteur et qui ne doit pas être négligé.

De plus, un mémoire démontre que l'ensemble de ces nuisances sonores provoque non seulement des irritants pour les résidents du secteur, mais aussi des troubles de sommeil et peut même générer des problèmes d'hypertension et des maladies cardiovasculaires.

Les principales sources de nuisances sonores identifiées sont :

- Le bruit des camions qui circulent ;
- Le bruit des alarmes de recul ou d'opération des grues et de manipulation des conteneurs ;
- Le bruit des opérations de maintenance sur les wagons du CN (durant la nuit) ;
- Le bruit émis par les activités dans les aires de manœuvre des bâtiments logistiques.

⁶ DESNOYERS, A

⁷ BOUTIN-SWEET, Marjolaine

À ce sujet, plusieurs participants ont proposé des solutions possibles permettant d'atténuer les nuisances sonores. Il s'agit notamment de mesures proposant :

- Le remplacement des technologies utilisées pour conter le bruit et le alarmes. Il s'agirait de passer d'une alarme tonale classique à une alarme à large bande de fréquence. En plus d'être moins dérangeantes pour l'environnement, elles auraient prouvé leur plus grande efficacité sur les sites et chantiers réduisant le nombre d'accidents de travail ;
- L'utilisation d'asphalte silencieuse pour le dépôt des conteneurs ;
- La réduction de la vitesse des dépôts de conteneurs ;
- L'abaissement de la hauteur à laquelle les pinces de manutentions sont ouvertes ;
- L'utilisation de machinerie électrique et de la technologie de refroidissement à l'eau plutôt qu'à l'air ;
- La modification règlementaire dans le but d'encadrer le bruit environnemental issu des activités de transport de marchandises ;
- D'éviter le développement d'infrastructures routières lourdes à proximité des résidences (tel que présentement envisagé dans le projet de prolongement de l'avenue Souigny).

Les nuisances atmosphériques

Quant aux nuisances atmosphériques présentes et anticipées, celles-ci correspondent essentiellement à :

- La diminution de la qualité de l'air, principalement affectée par la pollution et la présence continue de poussière et de particules fines ;
- La présence d'un îlot de chaleur extrême pour le quartier, constitué principalement du secteur industrialo-portuaire non-végétalisé ;
- La durée anticipée du chantier (10-20 ans) générant une situation permanente de poussière en suspension.

Des mémoires ont proposé une série de solutions permettant d'atténuer ces nuisances, dont :

- La mise en place et l'adoption de normes de construction pour les nouveaux bâtiments respectant les plus hauts standards en matière de construction écologique ;
- Le développement d'un plan d'action en matière de réduction de la pollution de l'air issue des activités liées au port et à la logistique avec l'ensemble de la communauté ;
- L'électrification des quais dans le secteur Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (comme sur la jetée Alexandra dans le Vieux-Port) afin de réduire les émissions polluantes provenant des moteurs diesels marins ;
- L'intégration d'un maximum de surfaces vertes afin d'atténuer l'effet d'îlot de chaleur au sein des installations portuaires ;
- La mise en place d'un projet pilote d'électrification des véhicules et les camions utilisés entre le port et la Cité de la logistique ;
- L'élimination des terrains vagues où peuvent proliférer les allergènes (ex. herbe à poux) ;
- La mise en place d'une politique de pollueurs-payeurs afin de dédommager la communauté qui subit les contrecoups des nuisances générées par les industries sur le site.

Les nuisances en matière de circulation

Plusieurs participants ont souligné qu'en plus de générer des nuisances sonores et atmosphériques, l'augmentation du camionnage en raison de l'intensification des activités en lien avec la Cité de la logistique, entraînerait une série de nuisances liées à la sécurité et au débordement de la circulation dans les rues résidentielles du quartier.

De plus, le développement des activités industrialo-portuaires a mené, selon plusieurs participants, à la dégradation progressive du réseau cyclable et au désintérêt en matière d'investissement en transport en commun dans le secteur.

Les mémoires présentés proposent des solutions, notamment :

- Le choix d'un tracé alternatif du prolongement de l'avenue Souigny afin que ce prolongement emprunte plutôt l'axe sud du nouveau boulevard de l'Assomption pour rejoindre la rue Notre-Dame ;
- La conversion de la rue Boucherville en sens unique vers le sud pour tous les véhicules ;
- L'élimination de la dangereuse bretelle d'écoulement libre vers la rue Notre-Dame en direction est ;
- Un exercice de révision du système de signalisation du Port de Montréal ;
- Le retrait ou le déplacement de l'affiche du Port de Montréal bloquant présentement une voie de la piste cyclable ;
- L'augmentation du nombre et de la fréquence des autobus dans le secteur ;
- L'amélioration des liens piétons et cyclables entre le secteur et le reste de la ville et du réseau ;
- Le réaménagement de la portion Dickson-Saint-Catherine de la piste cyclable (Route 5) de façon à en faire une piste en site propre ;
- La réduction de la vitesse de circulation routière ;
- Le maintien de la circulation des camions sur la route du port, plutôt que sur les artères publiques ;
- La relocalisation, d'un point de vue plus métropolitain, des activités de Ray-Mont logistique dans le secteur, permettant de réduire d'environ 100 000 déplacements de camion par année sur la rue Notre-Dame.

Les nuisances visuelles

Plusieurs participants ont fait état de nuisances visuelles. De différentes natures, celles-ci se déclinent comme suit :

- La présence de lumière forte et vive durant la nuit en provenance des lampadaires du port de Montréal ;
- L'absence d'espaces verts ;
- L'absence de traitement esthétique du secteur de l'entrée et des abords du port de Montréal ;
- Le manque d'entretien des infrastructures routières ;
- Le manque de cohésion dans les gestes d'aménagement entre la Ville et le Port de Montréal.

En guise de solutions, les participants ont proposé des mesures de mitigation, dont :

- Revoir la disposition des sources lumineuses afin de les orienter dans la bonne direction (diriger les lampadaires entre le port et la rue Notre-Dame vers le fleuve), et ainsi diminuer la perte lumineuse dérangeante pour le voisinage ;
- Développer une nouvelle signature visuelle propre au port de Montréal le long de la rue Notre-Dame ;
- Utiliser la bio-remédiation pour la décontamination des sols, rendant ainsi certains espaces arides plus naturels et agréable à l'œil ;
- Intégrer des critères et des normes de verdissement et de développement durable à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme de l'Arrondissement applicable aux zones touchées par le projet de Cité de la logistique.

Autres nuisances

Parallèlement à ces principales familles de nuisances, d'autres impacts négatifs ont également été soulevés, dont :

- L'impact fiscal négatif qu'aura le projet sur la valeur des bâtiments résidentiels du secteur ;
- Des nuisances causées par la présence d'animaux près des quartiers résidentiels suite à la disparition progressive de la friche végétale sur les terrains industriels adjacents ;
- La contamination actuelle et potentielle des sols.

Plusieurs participants déplorent l'absence d'indicateurs, de données et d'analyse sur l'état actuel de la situation et sur l'ensemble des nuisances identifiées. Les participants soulignent l'importance de procéder rapidement à des collectes d'informations sur les nuisances subies par les résidents afin de dresser un portrait juste d'une situation préoccupante et qui perdure.

C. La vision d'aménagement et de développement pour le secteur

La vision d'aménagement du secteur reste à définir. Plusieurs participants ont profité de la démarche de consultation pour présenter des éléments devant définir cette vision d'aménagement et de développement pour le secteur.

Ainsi, les propositions développées par les participants sont principalement de deux ordres. On y retrouve tout d'abord des propositions qui refusent et remettent en question le projet de Cité de la logistique, tandis que d'autres proposent plutôt les principaux éléments dont il faudra tenir compte et intégrer dans le cadre d'un tel projet.

Une remise en question complète du projet de Cité de la logistique

Dans le cadre de la démarche, certains participants ont présenté des mémoires dont le propos visait à remettre en question le projet même de Cité de la logistique. Il est alors soutenu que ce projet n'est d'une part pas adapté aux réalités des quartiers adjacents et qu'un projet industriel unifonctionnel de cette nature mènerait à un cul-de-sac économique et urbanistique à court terme.

En ce qui concerne l'adaptation au contexte, plusieurs mémoires déposés font état d'appréhensions quant à l'augmentation inévitable des nuisances dans le quartier à la suite du développement du projet et que ce projet ne serait qu'une extension des activités industrialo-portuaires du Port de Montréal au nord de la rue Notre-Dame. Une crainte très forte persiste, remarquée dans plusieurs interventions, à l'idée qu'aucune mesure de mitigation ne soit suffisamment efficace pour atténuer les nuisances quotidiennes qu'engendrerait un tel projet sur les milieux de vie.

De plus, des participants sont d'avis que les principes de développement durable seraient incompatibles avec le développement industrialo-portuaire sur le territoire de l'Arrondissement, puisqu'une intégration harmonieuse avec les quartiers existants est peu probable en raison des nuisances anticipées.

Certains participants recommandent donc que l'Arrondissement se dote d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur et qu'une démarche de consultation publique à l'OCPM soit menée à ce sujet. D'ici là, des mémoires proposent également d'adopter un moratoire sur l'utilisation des terrains visés par le projet afin d'éviter qu'un retour en arrière devienne impossible.

« 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 de services de proximité. Un morceau de ville et non pas une ville en morceaux. » Pour ce faire, il faut « partir des besoins constatés par les citoyens et non par ceux de l'industrie du transport. »⁸

⁸ DUFOR Paule et GALLANT Luc

Des alternatives à la Cité de la logistique

Les participants qui s'opposent au projet de Cité de la logistique ont cependant une vision d'aménagement alternative à proposer.

À de nombreuses reprises, ils ont proposé un projet de réhabilitation des anciens terrains industriels à des fins de développement d'un quartier mixte et verdoyant, proposant d'y aménager un secteur d'emplois orienté vers des commerces de services et de proximité, des services administratifs ou des industries spécialisées dans différents domaines.

Bien que la vocation industrielle ne soit pas totalement remise en question, plusieurs se questionnent sur la nature des activités industrielles qui s'y installeront. Plutôt que de viser des activités liées à la logistique, des participants proposent d'orienter le développement industriel de ce site vers les nouvelles technologies, telles l'intelligence artificielle ou les énergies vertes, qui génèrent des emplois réputés de bonne qualité et moins précaires tout en étant exempt de nuisances pour les citoyens du secteur.

« Nous nous opposons donc maintenant à ce projet industriel, sans portée novatrice, extrêmement polluant, qui nuira à notre qualité de vie, notre santé physique et mentale et à la valeur foncière de notre propriété dans laquelle nous avons investi toutes nos économies.

Nous souhaitons pour l'avenir de notre quartier un projet qui tienne compte de la qualité de vie des citoyens, respectueux de l'environnement et qui fera enfin rayonner l'est de Montréal. Sans une nouvelle proposition en ce sens, nous continuerons de nous opposer à la cité de la logistique, un projet désuet, sans vision d'avenir et sans bénéfice pour les populations de l'est qui ont assez donné jusqu'ici. »⁹

Une Cité de la logistique exemplaire en matière d'aménagement et d'intégration urbaine

D'autres participants, bien que sceptiques face aux retombées positives d'un tel projet pour le secteur et toujours aussi craintifs quant aux nuisances anticipées, y vont plutôt de propositions afin d'inclure des paramètres alternatifs dans le projet de Cité de la logistique. Il n'est donc pas nécessairement question de remettre en question le projet, mais plutôt de proposer les concepts qui devront orienter celui-ci. La vision de la Cité de la logistique souhaitée est donc esquissée à travers plusieurs propositions.

Il faut identifier les vulnérabilités, les potentialités et les capacités de résilience du milieu d'insertion. Cette étape est essentielle afin d'établir les seuils à ne pas franchir dans l'aménagement du territoire. »¹⁰

⁹ LIZÉ Jean-François et LAROUCHE Annie

¹⁰ DESNOYERS A.

Pour des participants, ce projet est une occasion unique de développer des solutions d'aménagement avant-gardistes et reproductibles ayant pour objectif d'améliorer l'empreinte environnementale de la Ville, tout en créant une Cité de la logistique modèle et inspirante pour d'autres villes portuaires dans le monde.

Ce projet devra contribuer à redynamiser les quartiers environnants et les zones d'emploi en secteur urbain. Il s'agira de développer au cœur de ce projet, une mixité d'activités qui en plus de répondre aux besoins de la logistique et du transport, devront également contribuer aux besoins des citoyens (commerces, boutiques, etc.).

« [...] le « no man's land » de la rue Notre-Dame, qui est l'aboutissement de multiples démolitions institutionnellement programmées et de projets gouvernementaux dévastateurs depuis l'après-guerre, dont l'expansion du Port de Montréal dans une logique de développement industriel « mur à mur », doit devenir pour de bon un « mauvais souvenir du passé. »¹¹

La volonté d'une cohabitation harmonieuse entre les activités industrialo-portuaires et les secteurs résidentiels

En réponse au projet anticipé, plusieurs participants ont proposé une vision axée sur la mixité des fonctions et des usages à l'intérieur de la Cité de la logistique. Cette volonté de mixité apparaît comme l'occasion de retisser les liens entre ces friches industrielles et les quartiers adjacents et d'inscrire le projet dans une réelle optique de développement durable.

Selon plusieurs, cette cohabitation devra se faire grâce à l'aménagement d'une zone tampon entre les activités industrialo-portuaires et les secteurs plus résidentiels. Agissant comme trait d'union entre deux types d'activités souvent incompatibles, il est proposé que cette zone accueille diverses fonctions de type commerciales, administratives, institutionnelles ou communautaires. Par exemple, il est notamment suggéré d'y relocaliser les bureaux de l'Administration portuaire de Montréal, d'y construire un centre multisport d'environ 5000 m², des commerces et des services de proximité, un pôle d'emplois misant sur des industries légères ne générant aucune nuisance pour les quartiers voisins, ainsi qu'un musée maritime multifonctionnel intégrant un centre d'éducation et de formation lié aux domaines maritimes et de logistique.

D'autres mémoires proposent d'aménager la zone tampon par des interventions visant à atténuer les nuisances visuelles et sonores liées aux activités du port de Montréal. Ces interventions d'embellissement (notamment en bordure de la rue Notre-Dame) sont de différente nature, allant de stratégies végétales, à la construction et à l'embellissement de dispositifs permettant de couper le son et la vue sur les installations portuaires. Il est également suggéré que ces nouveaux aménagements devront être très performants et se distinguer par leur qualité artistique et esthétique.

¹¹ DAGENAIIS Bruno

L'intégration d'espaces verts de qualité

Plusieurs propositions ont été émises sur la nécessité d'aménager et d'intégrer au projet des espaces verts de qualité. Parmi ces propositions, notons une forte volonté d'inclure dans le projet des aménagements en vue de réhabiliter le ruisseau Molson. Ce dernier offrirait, un potentiel intéressant du point de vue paysager, ainsi que d'amélioration de la qualité de vie dans le quartier. Cette réhabilitation participerait à établir une coulée verte autour de laquelle des résidences pourraient éventuellement s'implanter.

D'autres mémoires ont proposé d'aménager, toujours dans un esprit d'améliorer l'ambiance du secteur et la qualité de vie des résidents, un parc linéaire d'une profondeur de 150 m entre la rue Dickson et le Centre de soins prolongés Grace Dart à partir de la rue Notre-Dame Est.

Une fenêtre sur le fleuve

L'accès au fleuve demeure toujours au centre des préoccupations et des souhaits de plusieurs citoyens et plusieurs mémoires proposent des gestes d'aménagement en ce sens. Par exemple, dans le secteur du Pied-du-Courant, il est proposé d'aménager une fenêtre sur le fleuve en rendant accessibles les berges via la construction d'un belvédère économique, sécuritaire et fonctionnel. Cet accès serait rendu possible via la construction d'une passerelle d'acier enjambant la route du port et les voies de triage, reliant ainsi le parc Bellerive au quai.

« Le NOUVEAU Longue-Pointe devrait aussi être doté d'une fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent, entre Viauville et Tétraultville, pour faire en sorte que le Port de Montréal ne verrouille pas systématiquement le fleuve aux citoyens/citoyennes de l'arrondissement MHM. »¹²

Dans le secteur du boulevard Pie-IX, il est proposé d'aménager un lieu de ballade, de repos et de loisir en rendant accessible le quai de la Tarte présentement sous-utilisé ou semi-abandonné en raison de la profondeur insuffisante du fleuve permettant d'accueillir des navires à cet endroit, où il est proposé d'installer une navette fluviale reliant l'est de Montréal au Vieux-Port, reliant ainsi la plage de l'est avec les activités touristiques du Vieux Montréal.

De plus, on propose de bonifier l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade Bellerive en y intégrant certains terrains abandonnés appartenant au Port de Montréal. Cet ensemble pourrait accueillir des équipements récréotouristiques, dont un observatoire sur le port, une glissade hivernale en y rehaussant une butte, etc.

Une amélioration des voies de circulation du quartier et de la desserte en transport en commun

Quant à l'accessibilité du secteur et de la desserte en transport en commun, des participants ont manifesté le souhait que ce projet soit l'occasion de combler un besoin pour les résidents du quartier présentement enclavés au sein d'une zone industrielle.

Il est notamment proposé de revoir les accès piéton et cyclable pour créer des axes de circulation agréables et sécuritaires.

¹² DAGENAIS, Bruno

De plus, la proximité du métro l'Assomption est perçue comme une opportunité de réfléchir à une façon de bonifier l'offre et la desserte locale en transport en commun, notamment via l'ajout d'une ligne d'autobus qui pourrait desservir les quartiers actuels et futurs du secteur.

La mise en valeur du patrimoine et de l'identité du site

Constatant que depuis les années 1960, le secteur de Longue-Pointe fut assujéti à un nombre de projets de réaménagement et de développement ayant mené à la démolition d'une partie importante du patrimoine bâti et la disparition progressive de l'identité du secteur, plusieurs présentations ont soulevé l'importance de poser un geste phare afin de mettre en valeur le passé du site.

Parmi les stratégies de mise en valeur, on propose un grand projet artistique visant à commémorer le site de Longue-Pointe et la relation historique entre *l'Homme et le Fleuve*. Cette œuvre pourrait notamment s'inscrire dans le cadre d'un projet de reconfiguration de l'entrée du port et du parc linéaire.

D'autres projets de mise en valeur ont également été esquissés, dont la création d'un centre d'interprétation du Port de Montréal en bordure de l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade Bellerive ayant pour objectif de mieux faire connaître et apprécier l'importance stratégique du Port de Montréal pour l'économie de Montréal et du Québec. Dans le même sens, mentionnons aussi une proposition visant à mettre en valeur les installations gigantesques du port de Montréal qui symbolisent le dynamisme économique de Montréal.

L'importance de la toponymie fut évoquée plus d'une fois par des propositions de revoir le nom du projet en rappelant l'histoire et le passé du site, plutôt que sa vocation future.

« Le nom de Cité logistique est froid et limité. Il érige un mur entre les activités économiques liées au Port et les citoyens. Ce nom est repoussant par ce qu'il signifie. On devrait plutôt changer ce nom par l'appellation de Nouveau Longue-Pointe. »¹³

Attirer des entreprises offrant une plus-value intéressante et à faible impact environnemental

Enfin, toujours dans le but de développer une Cité de la logistique qui soit exemplaire et s'intégrant dans un milieu de vie, il est proposé que l'Arrondissement entame une campagne de promotion sectorielle afin d'attirer des investisseurs et des entreprises du secteur de la logistique à s'établir sur ces terrains. Cette campagne aurait pour objectif de créer un engouement pour le projet et ainsi permettre aux autorités de se donner le choix en ciblant des secteurs d'activités et des entreprises compatibles avec les secteurs avoisinants.

¹³ DURAND, Isabelle

D. L'acceptabilité sociale

La question de l'importance de l'acceptabilité sociale fut abordée par plusieurs participants. Ce principe apparaît être au centre des préoccupations à la fois des citoyens que des entreprises ayant déposé un mémoire.

À ce sujet, certaines critiques ont été formulées quant au manque de transparence dans le processus de planification du projet de la Cité de la logistique. Plusieurs ont d'ailleurs mentionné ou fait allusion au fait qu'il était difficile de bien comprendre le rôle des différentes instances décisionnelles pouvant intervenir dans le cadre de la planification et du développement de ce secteur. Il en ressort une impression que les instances politiques et administratives de la Ville ont développé un projet sans que la population du secteur n'ait été consultée.

« Les citoyens habitant le secteur touché n'ont jamais été consultés en amont sur la pertinence de ce projet. Pourtant ceux-ci sont les premiers concernés. »¹⁴

Pour plusieurs, le succès de ce projet passe par la mise en place d'une démarche de planification et de suivi du projet faisant place aux résidents des secteurs adjacents et aux différents acteurs de la société civile. La considération et l'intégration des demandes formulées par le milieu seraient un premier pas important dans l'atteinte d'un projet qualifié de socialement acceptable.

La gouvernance

Des pistes de solutions ont d'ailleurs été formulées pour répondre au concept de l'acceptabilité sociale Il fut notamment mentionné que le processus de planification du secteur devra faire place à la participation des citoyens tout au long de son élaboration. De plus, le dialogue entre les résidents, les pouvoirs publics et les entreprises présentes dans le secteur est considéré très important afin que tous puissent être en mesure de communiquer clairement leurs attentes et leurs besoins.

« Pour stimuler cette implication et assurer une acceptabilité sociale en amont, le processus par lequel le projet s'amorce se doit d'être transparent à tous les égards. Pour s'en assurer, des séances de créations collaboratives peuvent être mises en place au tout début du projet. Celles-ci sont très bénéfiques pour les citoyens comme pour les entreprises en stimulant la participation active des parties prenantes impliquées et favorisant la compréhension mutuelle. »¹⁵

Toujours dans cette volonté de promouvoir les processus ou les mécanismes voués à améliorer l'acceptabilité sociale du projet, plusieurs mémoires ont présenté l'idée de mettre en place un organisme indépendant afin d'assurer la bonne entente entre les résidents du secteur et les entreprises. La composition, le fonctionnement et le rôle de cet organisme devront être réfléchis de façon à ce que celui-ci obtienne l'appui et la confiance de la population locale.

¹⁴ DURAND, Isabelle

¹⁵ LEMAY

E. Le processus de participation publique

En lien avec l'acceptabilité sociale, le processus de participation publique fut également au centre de plusieurs préoccupations. Certains participants remettent en question les démarches de consultation publique entamées jusqu'à présent, principalement en raison d'une impression de manque de transparence et de réponses insuffisantes face aux questions soulevées.

De plus, les formules et les outils de consultation publique déployés ont été questionnés par des participants. Ils émettent des doutes quant à la volonté d'intégrer leurs demandes dans le processus de planification et de conception du projet de Cité de la logistique.

On propose d'entamer des démarches pour lancer une nouvelle consultation publique portant sur un projet de programme particulier d'urbanisme (PPU) visant la requalification du secteur industrialo-portuaire. De plus, on souhaite que cette consultation publique soit menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

« Si ce projet commande évidemment des décisions à terme, les meilleures pratiques en termes de consultation et de participation, de transparence et de réelle information, commandent quant à elles que l'on prenne le temps, publiquement, d'examiner les tenants et les aboutissants de solutions potentielles. C'est à ce prix - non pas celui qui ne se compte qu'en dollars, mais aussi en valeur en termes de temps, d'énergie et de respect - que peut être développée une zone industrialo-portuaire qui soit véritablement innovante et inspirante, et qui ne fassent pas des citoyen-ne-s desperdant-e-s au profit d'une logique économique à courte vue. Il s'agit de saisir l'occasion pour que s'élabore, avec eux et elles, une zone qui soit porteuse non seulement d'emplois, mais aussi de qualité de vie dans les quartiers qui la jouxtent et de solutions porteuses face aux défis environnementaux, climatiques et sociaux auxquels nous sommes collectivement confronté-e-s. »¹⁶

Soulignons aussi que plusieurs citoyens citent les grands principes du développement durable comme étant incontournables dans le développement d'un tel projet.

¹⁶ CLERMONT Patricia et GAGNON François

CONCLUSION

La conclusion de ce rapport de consultation ne se veut ni une validation, ni une critique du projet. Nous rappelons les grandes tendances qui se sont manifestées tout au long des séances publiques et lors de la lecture des mémoires.

Un premier constat : le statu quo n'est pas une option

Nous reprenons des citations qui illustrent le sentiment souvent exprimé de lassitude devant le nombre de nuisances, leurs persistances, le peu de confiance qu'ont les gens du milieu quant au bien-fondé du projet et à la possibilité que les nuisances futures puissent être mitigées.

« Ce projet semble même nier l'existence des secteurs résidentiels en son sein et soutenir le mépris historique entretenu envers le quartier de Longue-Pointe qui s'est matérialisé à travers d'autres projets par le passé, lesquels n'ont fait que dégrader son dynamisme et la qualité de son environnement bâti »¹⁷

« Malgré les qualificatifs dythirambiques dont on l'affuble – développement durable, créateur d'emplois et de valeur ajoutée, espace de vie et de cohabitation novateur, prospère et intégré dans son milieu – nous croyons que le projet de la Cité de la logistique est essentiellement une extension des activités du Port de Montréal à l'intérieur d'un quartier densément peuplé. »¹⁸

Un second constat : une occasion à ne pas manquer

Par ailleurs, pour un nombre de participants, il est possible de dégager des conditions de réussite du projet, notamment :

- Par la création d'une vision rassembleuse des deux points de vue : local et métropolitain ;

« Il nous semble donc important de mettre sur pied un projet visionnaire qui sera intégré à son milieu tout en favorisant le développement économique et la création d'emplois de qualité. Il est certain que cet espace de plusieurs millions de pieds carrés à proximité du port de Montréal fait de ce terrain un emplacement stratégique pour le développement d'Hochelaga-Maisonneuve. »¹⁹

¹⁷ DAGENAIS, Bruno

¹⁸ AUBRY F, DAOUST Réal

¹⁹ SDC Hochelaga-Maisonneuve

- Par le développement d'un projet exemplaire, qui ose ;

« Ce projet de la future Cité de la logistique nous apparaît porteur pour le développement économique, le développement durable ainsi que pour la construction d'un espace de vie et de cohabitation novateur, et qui pourrait se révéler un exemple à suivre pour des projets ultérieurs. »²⁰

- Par l'intégration dans le projet de liens historiques et d'appartenance du milieu ;

« Le Pôle de la logistique devrait mettre de l'avant son histoire, par une commémoration sur les sites industriels du riche patrimoine industrialoportuaire qui caractérise cet espace. Ce travail de commémoration pourrait être réalisé dans le cadre de partenariats académiques avec des CÉGEP et universités. »²¹

- En répondant aux impératifs économiques et sociaux ;

« Afin de guider la démarche pour une planification viable, il faut mener un vrai diagnostic territorial qui tienne compte du contexte écologique et social actuel. Il faut identifier les vulnérabilités, les potentialités et les capacités de résilience du milieu d'insertion. Cette étape est essentielle afin d'établir les seuils à ne pas franchir dans l'aménagement du territoire. »²²

- En mettant en place un modèle de gouvernance qui réunit les acteurs et le milieu.

« Compte tenu de l'ampleur, de la complexité et du nombre d'acteurs impliqués, une façon de faire rigoureuse, cohérente et très bien orchestrée doit prévaloir, à deux niveaux :

- Inclure et appuyer tous les acteurs dans la planification*
- Soutenir la cohabitation par une gouvernance intègre, approches collaboratives et des mesures préventives »²³*

c.ramaciere@sympatico.ca
514 704-3961

²⁰ CargoM

²¹ RAY-MONT Logistics

²² DESNOYERS A.

²³ CLICHE André

Annexe I

Avis des représentants de la communauté

« Le texte me semble un compte-rendu assez fidèle des préoccupations des citoyens et des interventions de l'ensemble des mémoires déposés. Le rapport fait reflet des préoccupations importantes liées au développement de ce secteur du territoire et du besoin d'inclure les citoyens dans la vision du développement. »

Mireille Giroux

« J'ai pris connaissance du rapport. Si l'on fait abstraction des citations qui jalonnent le texte et qui servent à atténuer les différents entre les acteurs, le rapport me semble un compte-rendu assez fidèle des préoccupations des citoyens et des interventions de l'ensemble des mémoires déposés. »

Michel Roy

« J'ai pris connaissance du rapport. Celui-ci résume très bien, selon moi, l'ensemble des commentaires et des mémoires présentés lors de la consultation menée en juin dernier. »

Thérèse Sainte-Marie

Annexe II

Liste des mémoires

1. Aubry, F., Daoust, Réal., La cité de la logistique : non merci
2. Bergeron, L. Mémoire - Quartier Guybourg
3. Blouin, D., Mémoire
4. Boutin-Sweet, M. Fenêtre sur le fleuve - des idées pour l'est de Montréal
5. Bourbeau, J., Manifeste pour la réhabilitation du ruisseau Molson
6. CargoM, Lettre déposée dans le cadre de la consultation publique sur la future cité de la logistique
7. CCEM, Commentaires de la chambre de commerce de l'Est de Montréal sur la future cité de la logistique à valeur ajoutée
8. CEM-E La Cité de la logistique : faute de réponses, un moratoire doit être imposé
9. Chartier, D., Optimiser les interfaces entre le port de Montréal et Mercier-Est
10. Clermont Patricia et Gagnon François, Un début de dialogue ardu, mais nécessaire
11. Cliche, A., Mémoire portant sur le développement des activités industrialo-portuaires dans l'est de Montréal
12. CN, Commentaires du CN présentés dans le cadre de la consultation sur le projet de la cité de la logistique
13. Côté, D. Mémoire pour Hockey-balle Hochelaga
14. Crépeau, L. Mémoire
15. Dagenais, B., Un nouveau longue-pointe mixte, polyvalent, vivable et marchable pour soutenir le développement durable de l'est de Montréal
16. Daris-Becotte, M., Nouveaux Biomes : Cité de la logistique
17. Députés du parti québécois de Montréal, Mémoire - consultation de la future cité de la logistique
18. Desnoyers, A., Les limites du développement durable pour les activités industrialo-portuaires : l'heure des choix
19. Dufour, P., Gallant, L. Les citoyens, l'arrondissement et la cité de la logistique
20. Durand, I., La Cité Logistique : Les citoyens de MHM peuvent-ils absorber cette charge industrielle?
21. Fournier, T., Extrême nuisance animale
22. Goulet, M., Mémoire dans le cadre de la consultation publique sur la future cité de la logistique
23. IRSST- Quelle technologie rend les alarmes de recul plus sécuritaires ?
24. IRSST - Bruit et vibrations - études et recherches
25. Langlois Claude, Alternative à l'alarme de recul
26. Lapointe, J., Réaménagement d'une portion de la route verte
27. Larouche, A., Lize, J., Opposition au projet de cité de la logistique
28. Lemay, Consultation sur la future cité de la logistique
29. Plourde, F., Le ruisseau Molson
30. Port De Montréal - Perspective de l'administration portuaire de Montréal sur le projet de la cité de la logistique
31. Raymond, V. « Consultation » publique sur la cité de la logistique et le développement des activités industrialo-portuaires, découlant du droit d'initiative
32. Ray-Mont Logistics, Consultation sur la future cité de la logistique
33. Saillant, G., Mémoire sur la Cité de la logistique
34. SDC Hochelaga-Maisonnette - Mémoire, Future Cité de la logistique

Annexe III

Appuis aux mémoires

L'Arrondissement MHM a reçu des courriels signifiant un appui aux mémoires suivants :

- Danielle Daoust appui le mémoire de François Aubry et Réal Daoust
- Danièle Tracy appui le mémoire d'André Cliche
- Danielle Blouin appui les mémoires de Paule Dufour et Luc Gallant, du parti Québécois, d'Isabelle Durand, de François Aubry et Réal Daoust

Note : La réception de ces appuis ne doit pas être perçue comme un indicateur d'un appui moindre aux autres mémoires déposés.

Annexe IV

Texte de l'avis de consultation publié le 16 mai 2017

AVIS PUBLIC

Consultation publique relativement à la pétition déposée en vertu de l'annexe B du Règlement sur la Charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative (règlement 05-056)

Conformément à l'article 18 du règlement 05-056, avis est donné que la consultation publique en vertu du droit d'initiative portera sur l'objet suivant :

« Le développement des activités industrialo-portuaires du secteur industriel de l'ensemble des zones suivantes : 0249, 0382, 0671, 0385, 0373, 0544, 0390, 0433, 0492, 0552, 0465, 0496 et sa cohabitation avec les quartiers résidentiels qui les entourent.

La consultation visera à ce que l'arrondissement se dote d'une planification de développement viable pour la collectivité, planification qui inclura des orientations d'aménagements touchant l'affectation du sol, l'intensité des activités, des réseaux de transport actif, la nature et l'emplacement des équipements et des infrastructures destinées à la vie communautaire. Cette planification devra aussi prendre en compte la gestion des nuisances des activités industrialo-portuaires telles que le bruit, la qualité de l'air, la circulation automobile et le camionnage. Finalement, elle devra proposer une amélioration des interfaces entre le Port, les industries et la Ville.»

Conformément à l'article 20 du règlement 05-056, le déroulement de la consultation publique se divise en deux parties :

1^{ère} partie – mercredi le 31 mai 2017 à 19h00

La première partie porte sur la présentation du dossier et l'accueil des questions. Au cours de cette partie, les représentants du groupe présentent et motivent la demande ayant donné lieu à la consultation publique.

2^{ème} partie – jeudi, le 15 juin 2017 à 19h00

La seconde partie est réservée à l'expression des opinions et présentation des mémoires. Au besoin, une date supplémentaire sera ajoutée afin de permettre le dépôt de tous les mémoires. Le cas échéant, un avis sera affiché sur le site Web de l'arrondissement avisant de la date, heure et endroit.

La consultation se tiendra dans les locaux de l'organisme Centre de loisirs et d'animation culturelle de Guybourg situé au 1905, rue de Cadillac, Montréal.

La documentation relative à l'objet de la consultation est disponible dans les bureaux de l'arrondissement et sur le site Web de l'arrondissement sous la rubrique Cité de la logistique.

INSCRIPTIONS

Pour vous inscrire aux séances de consultation publique, vous pouvez le faire au plus tard le 26 mai 2017 : consultations_publicques_mhm@ville.montreal.qc.ca ou en composant le 514 872-7275.

Pour des renseignements additionnels sur l'exercice du droit d'initiative : www.ville.montreal.qc.ca/droit-initiative

Fait à Montréal, ce 16^{ème} jour de mai 2017.

Le secrétaire d'arrondissement,

Monsieur Magella Rioux