

Consultation sur la future Cité de la logistique

Par Suzie Miron, citoyenne du quartier Tétreaultville

Montréal, le lundi 13 février 2017

Mes commentaires suite à la journée d'information sur la Cité de la logistique

Je prends la peine de vous envoyer mes réflexions malgré que je sois en profond désaccord avec le type du processus de consultation que l'administration de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a choisi pour ce projet pourtant de très grande envergure.

Je ne comprends pas pourquoi, le maire Ménard s'entête à ne pas recourir au processus habituel de la ville, en mandatant l'organisme reconnu par tous les intervenants pour ce secteur en particulier, l'**OCPM**. En fait, j'ai un doute, mais je m'en garderai bien ici de vous en faire part.

Tout d'abord, non seulement manquons-nous d'information, mais le délai pour produire un «mémoire» était vraiment trop court, heureusement une prolongation nous permet de préciser notre pensée. Des informations pourtant essentielles ne sont pas connues ni même soulevées dans les quelques miettes d'information remises. D'ailleurs les organismes représentant des citoyens n'ont même pas été interpellés sur ce projet dans le cadre de l'étude commandée par la ville auprès de la firme CAI.

Je sollicite donc votre indulgence puisque manquant d'informations, je vous transmets ce bref compte-rendu, et vous serez à même de constater qu'il est difficile de se faire une tête et de tirer des conclusions lorsqu'on n'a pas accès à toutes les informations pourtant pertinentes et nécessaires.

Le **MTQ** n'était pas présent, pourtant ces infrastructures sont directement en continuation avec le bout d'autoroute Souigny qui leur appartient... De plus, ce projet risque d'augmenter considérablement le nombre de camions sur le réseau autoroutier montréalais dont la portion de l'A-25 située entre le tunnel et l'échangeur Anjou figure au top 3 des plus congestionnées au pays!

La **DSP** n'a même pas été sollicitée pour émettre une opinion. Pourtant, on sait d'ores et déjà qu'il existe un rapport indiquant que l'est de Montréal est déjà surhypoqué au niveau de la qualité de l'air qu'on y respire, que les habitants de l'est de Montréal ont une durée de vie réduite de 8 ans par rapport à la moyenne montréalaise. C'est pourquoi je demande une **station d'échantillonnage qui mesure la qualité de l'air dans ce secteur**, particulièrement des particules fines, et ce avant même l'implantation de ce projet puisqu'il n'y existe déjà aucune information à ce propos.

M. Renaud, fonctionnaire de la ville a même fait une présentation biaisée sur l'histoire de ce secteur, parlant que des usines qui s'y sont établies au fil des années. Mais jamais n'a-t-il été question du déménagement du noyau villageois du Village de la Longue-Pointe, pourtant un des trois plus vieux noyaux villageois de Montréal. Ni de l'expropriation de milliers de résidents pour le prolongement de l'autoroute Ville-Marie qui est devenu la modernisation ou l'agrandissement de la rue Notre-Dame, et qui n'existe toujours pas... Les citoyens du quartier ont assez souffert et c'est plutôt l'industrie et le Port qui a envahi le quartier bucolique qu'était à l'origine le village et quartier de Longue-Pointe.

En rafales, quelques questions toujours sans réponses.

Pourquoi pas de BAPE? Puisqu'on compte implanter un lien routier à haut débit dans une zone où il y existe un milieu naturel (Ruisseau Molson) qui pourrait être revitalisé, améliorer l'eau de ruissellement et servir à contrer les îlots de chaleur qui sont déjà un sérieux problème dans cette zone. Il y a un rejet massif de ce projet dans les quartiers environnants, et le manque de transparence ne fait qu'amplifier l'insatisfaction des citoyens qui se sont mobilisés et qui font circuler une pétition depuis plus d'un mois afin d'obtenir une réelle consultation publique, comme pour la portion nord du pôle l'Assomption. L'acceptabilité sociale n'est-il pas un critère important pour notre gouvernement? Quant à la pollution atmosphérique, sonore et visuelle, une nouvelle station de mesurage doit être installée à proximité de ce projet de développement dès maintenant. Des rapports précis des niveaux sonores de jour et de nuit doivent être produits. Et des enquêtes origines-destinations sont nécessaires afin d'évaluer la pertinence de telles infrastructures.

En morcelant les sections du **Port de Montréal**, on n'a pas de vision globale de toute l'ampleur du projet. C'est comme si on tentait de nous faire manger un éléphant, une bouchée à la fois, mais sans prendre en compte les effets secondaires que cela pourrait avoir sur nous les citoyens. Mais on apprend avec le temps et les expériences du passé que c'est malheureusement une tactique que le **MTQ et le Port** ont déjà utilisée, soit le tunnel dans les années 60 ou plus récemment le réaménagement des bretelles de l'A-25 ou l'envahissement par CAST du parc Jean-Baptiste Curatteau dans les années 90.

Je salue la bonne volonté du MTQ, malgré leur manque de consultation auprès des citoyens, qui croit qu'en remodelant les bretelles d'accès au Port de Montréal, les camions ne seront plus sur le réseau local, et qu'il assurera une fluidité pour ces camionneurs. Alors qu'on constate déjà la saturation de ce tronçon de l'A-25 qui est le plus congestionné au Québec et qu'à la lumière du peu d'information que l'on a, cela risque fortement d'augmenter en camionnage si on implante la Cité de la logistique dans MHM. **Vraiment? 14 minutes en moins pour pénétrer en zone portuaire et 13 minutes en moins pour ressortir de la ville? Le dimanche?**

https://www.youtube.com/watch?v=ioJCnFQ_2_A

Et ce qui n'est rien pour nous rassurer, une nouvelle étude, très récente, publiée en janvier 2017, indique que les gens qui vivent près de routes très achalandées semblent être plus sujets à développer de la démence!

<http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1009113/proximite-autoroute-risque-demence-etude-pollution-atmospherique>

En lien avec ce dernier élément, les décideurs peuvent-ils être honnêtes et avouer que la **zone doit être élargie jusqu'aux limites du Port à Montréal -est** puisque des partenaires ont déjà commencé à s'y installer (Mtl LINK et Logistec Corporation).

Le magistrat Robert Coutu, de la ville liée de Montréal-Est, se targue de la *«position géographique et stratégique de sa ville qui la rend favorable au développement économique par sa proximité aux principaux réseaux et modes de transport routier, ferroviaire et maritime. Il indique que la modernisation et expansion du terminal (du Port à Montréal-Est) permettront une meilleure fluidité des transports et d'entreposage à l'échelle locale tout en rappelant le futur prolongement du boulevard Joseph-Versailles vers l'autoroute 40 d'ici 2018... »*

<http://journalmetro.com/local/pointe-aux-trembles-montreal-est/actualites/833928/inauguration-dun-projet-de-12-m-a-montreal-est/>

Combien de trains? Premièrement dans la zone ciblée où se trouve une petite cour de tri, mais aussi sur l'antenne ferroviaire Souigny joignant les 2 sections du Port, de Viau à Mtl-Est et qui traverse le quartier de Mercier-Est face à plusieurs résidences. Le représentant du CN sur place lors de la journée du 28 janvier dernier, n'y était pas pour répondre aux questions, mais plutôt pour connaître les besoins de ses éventuels clients.

Et pourquoi, alors qu'on a toujours entendu parler d'une sortie de camions du Port dans l'axe du prolongement du boulevard l'Assomption, on nous parle dorénavant d'un possible viaduc sortant directement du Port, **devenant le prolongement de l'autoroute Souigny**, longeant le Centre de soins de longue durée Grace Dart jusqu'aux habitations de Viauville. Et sur **cette image corporative du Port, la voie ferrée revient au niveau de la rue Notre-Dame?** Une des artères les plus achalandées de l'est de Montréal?



Je souhaite qu'on revienne à une proposition un peu plus acceptable, éloignée des résidences dans l'est de Maisonneuve. **Comment ne pas intégrer toutes ces nouvelles infrastructures à cette consultation sur la nouvelle Cité de la logistique?**

Puisque ce secteur est et a été laissé pour compte depuis plus d'une vingtaine d'années, le maire étant élu depuis 2009, pourquoi a-t-il attendu l'achat des terrains par **Ray-Mont Logistiques**, pour tout à coup souhaiter les développer en cité de la **logistique**?

Pourquoi faire entrer les conteneurs par la Cité de la Logistique de MHM, s'ils doivent ressortir de le plus rapidement possible par les grands axes autoroutiers hyper-engorgés de l'île de Montréal? Le Port de Montréal possède des centaines d'hectares à Contrecoeur? Si la marchandise transbordée doit se retrouver à l'extérieur de l'île de Montréal, partout au Québec, en Ontario ou vers les États-Unis, la situation géographique de ces lots est indéniablement préférable qu'ici.

<http://www.port-montreal.com/fr/agrandissement-contrecoeur.html>

Comment le **gouvernement provincial**, par l'entremise de sa stratégie maritime, réussit-il à ne pas commander d'études d'impacts sur le développement du plus grand port à conteneurs en zone urbaine densément peuplée.

Pourquoi pas un BAPE à Montréal? Les citoyens de l'est de Montréal ont-ils la même valeur qu'ailleurs au Québec? En parcourant le site de la stratégie maritime, je suis de plus en plus inquiète.

«... Il est le plus important port à conteneurs de la côte est canadienne et il offre un potentiel de croissance important. Ceci lui donne un pouvoir d'attraction majeur auprès d'investisseurs étrangers et constitue un avantage économique indéniable pour le Québec. Il s'agit en outre du deuxième plus grand port du Canada, après Vancouver, et du cinquième plus important port de la côte est du continent. Il est interconnecté aux réseaux ferroviaires (par le CN et le CP) et routiers, ce qui lui permet de rejoindre un marché de plus de 135 millions de personnes, situé dans un rayon de 1 000 kilomètres. (...) Notons toutefois que la croissance dans le secteur des transports de conteneurs a ralenti en 2012 et est passée de 13,1% en 2010, à 7,1% en 2011, et à 3,2% en 2012. Malgré ce ralentissement, le port de Montréal est encore très bien positionné ... Le port de Montréal planifie un vaste projet d'expansion, à Contrecoeur. Ce projet engendrera des investissements publics et privés de l'ordre de 750 millions de dollars.»

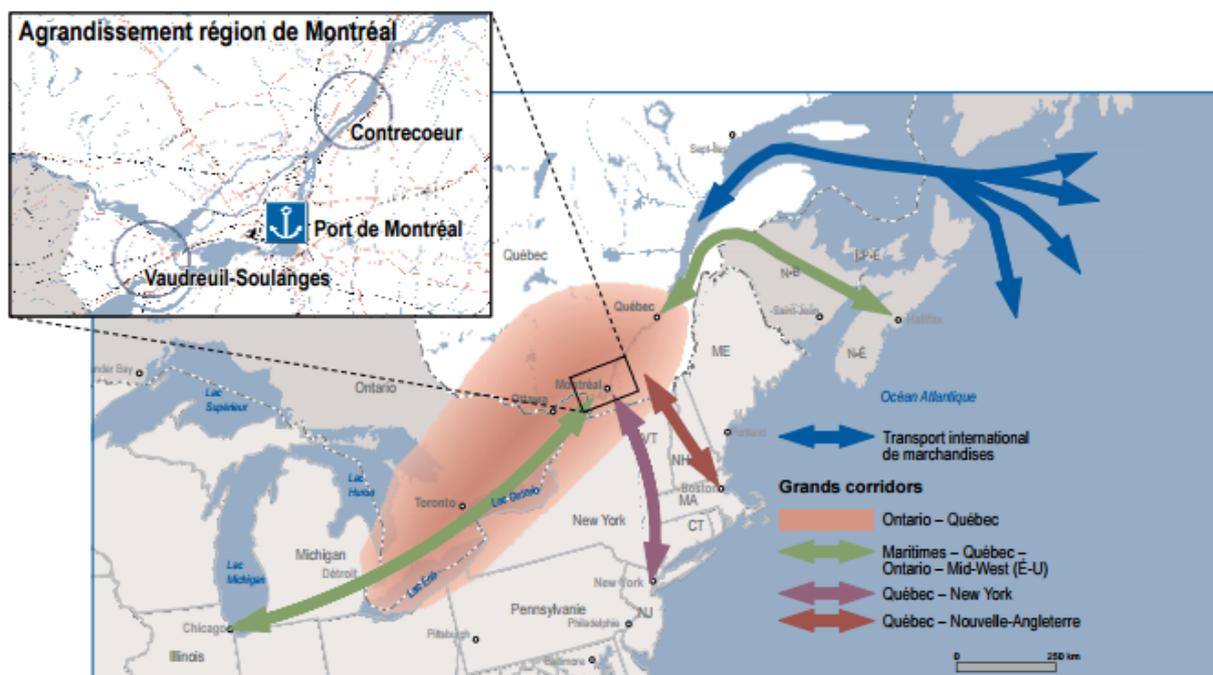
<https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/11/strategie-maritime-plan-action-2015-2020-web.pdf>

Il y a aussi la région de Vaudreuil-Soulanges où le Port de Montréal souhaite étendre ses tentacules et qui souhaite profiter de ces investissements.

<http://www.cldvs.com/investir/parc-logistique-national/20-30-40-bonnes-raisons/>

En regardant cette image extraite du plan d'action de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, on se rend compte qu'il serait probablement plus logique et rapide de garder tous ces conteneurs hors de l'île, là où des infrastructures autoroutières ont été construites à grands frais au cours des dernières années. (Autoroute 30). La clientèle que le Port de Montréal tente de desservir se retrouvant majoritairement au sud, mais surtout à l'extérieur de l'île de Montréal.

Figure 10 Grands corridors de commerce nord-américain



Frontières
 - - - - - Frontière internationale
 - - - - - Frontière interprovinciale
 - - - - - Frontière Québec – Terre-Neuve-et-Labrador
 (cette frontière n'est pas définitive)

Sources
 Données
 Divisions territoriales
 Grands corridors

Organisme
 MERN
 MCE

Année
 2015
 2015

Réalisation
 Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
 Ministère du Conseil exécutif
 Note : La présente carte n'a aucune portée légale.
 © Gouvernement du Québec, 2015

Finally, a brief historical context thanks to a few links leading to documents that remind us of all the bad development projects, especially of the modernization of the rue Notre-Dame in the last few decades.

Voici un extrait du mémoire de Mme Louise Harel, lors du BAPE sur ce sujet, en 2002.

«Une évidence s'impose, l'état de la rue Notre-Dame est incompatible avec l'environnement résidentiel, commercial et industriel de l'Est de Montréal. Cet axe qui a toujours été au cœur de l'activité économique de l'Est de Montréal est un témoin de l'adversité et du déclin dont l'Est a souffert.» Et qui en souffre toujours!

<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/archives/notredame/docdeposes/memoires/DM46.pdf> Comment

Comment expliquer que 15 ans plus tard, on ne veuille pas de consultation publique avec des études et données détaillées aidant à prendre des décisions éclairées. Car un tel développement en zone urbaine, mérite certainement autant de considération qu'en région éloignée, surtout qu'il affectera la qualité de vie de milliers de personnes.

Dans le cas de la modernisation de la rue Notre-Dame en 2002, la **Régie régionale de la santé et des services sociaux**, permettait de constater que ce projet allait nuire à la santé des citoyens, heureusement, il n'a pas vu le jour.

«Le bruit routier constitue une nuisance importante pour les riverains, particulièrement le bruit généré par les camions. Les fréquents arrêts, les montées des viaducs ainsi que certains types de puisard installés au milieu de la voie de roulement des véhicules sont autant de facteurs qui favorisent les nuisances sonores et leurs impacts sur la santé et la qualité de vie des citoyens (troubles du sommeil et stress).»

En 2002, voici les chiffres que le MTQ donnait. Aujourd'hui, nous n'en avons même pas...

«Les 10 000 à 14 000 camions qui empruntent chaque jour la rue Notre-Dame font actuellement de cette artère la deuxième voie de camionnage au Québec. Ces camions sont reliés aux activités industrielles et portuaires de cette région ainsi qu'aux besoins de transport des marchandises dans ce corridor Est-Ouest de l'île de Montréal.»

https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-332-6.pdf

En 2008, l'administration de l'arrondissement MHM, avait pourtant produit un mémoire offrant une certaine vision du pôle Dickson. À la page 6 de ce document, on indique vouloir un développement harmonieux, vouloir désenclaver le site de l'ancienne fonderie en ouvrant sur les artères commerciales que sont les rues Ste-Catherine et Ontario. On évoque même la relocalisation de la gare de triage du CN située actuellement sur ces terrains.

«Nous souhaitons, pour que ces investissements se concrétisent harmonieusement, que le projet de la rue Notre-Dame inclue un accès sur le site de la fonderie via le prolongement de l'avenue Souigny. Cette desserte locale bifurquerait vers le sud pour rejoindre la rue Sainte-Catherine. Elle devrait être également raccordée à la rue Ontario. En plus de désenclaver le site, cet accès favoriserait une plus grande affluence sur nos deux artères commerciales, Sainte-Catherine Est et Ontario Est.»

http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0962831/05_Arrondissement_Mercier_HO_MA/01_Memoire.pdf

Mais que s'est-il passé depuis février 2008? L'arrivée au pouvoir de M. Ménard dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve...Pourtant ce sont ses anciens collègues qui ont réfléchi et qui ont tenté de limiter les dégâts avant qu'il ne soit trop tard et qu'un promoteur peu soucieux de son voisinage ne vienne s'y installer. **9 ans**, presque jour pour jour, se sont écoulés depuis, et on nous bouscule pour accepter un projet inacceptable socialement, loin de l'harmonie souhaitée. Et si cela fait si longtemps que le développement de la Cité de la logistique est connu, **pourquoi, tout à coup, devoir adopter en vitesse un PIIA?**

Malgré le fait que mes préoccupations soient plus liées aux impacts sur la santé des gens qui seront touchés par ce projet de Cité de la logistique. Je tiens à mentionner que je ne suis pas contre le développement de ce secteur névralgique. Je souhaite que soit revitalisée cette zone centrale pour notre arrondissement, tant géographiquement que pour l'importance que cela peut jouer économiquement au niveau de la création d'emploi. Je suis convaincue qu'il est possible de relier nos quartiers enclavés de façon harmonieuse, en implantant un projet soucieux de la qualité de vie de son voisinage. Je crois aussi que plusieurs de mes concitoyens sont d'accord avec moi là-dessus, quoiqu'ils ne puissent tous envoyer leurs commentaires. Il y a tant de possibilités et d'avenues à explorer, qu'il aurait été souhaitable que l'arrondissement prenne les devants et initie en amont un dialogue avec ses citoyens au lieu d'être en latence depuis tant d'années. Ma réaction ainsi que celle d'une grande majorité de mes concitoyens est légitime, et nous avons de bonnes raisons de craindre le déploiement de cette Cité de la logistique dans sa forme actuelle puisque nos quartiers ont déjà écopé à plusieurs reprises au profit des industries. Si au moins nous y voyions quelques avantages, telles des pistes cyclables et traverses piétonnes complètement sécurisées. Un réseau de transport en commun rapide et convivial permettant de rejoindre tous les anciens quartiers et de les relier entre eux, au lieu de constater que cela créera encore plus de barrières physiques. Mes espoirs sont plutôt minces, et je prends la chance qu'en envoyant ces quelques réflexions, je susciterai peut-être un doute assez important dans l'esprit des décideurs quant à la nécessité de transformer ce secteur en un parc industriel lourd.

Suzie Miron, citoyenne de Tétreaultville