

Mémoire déposé
à la suite de la séance d'information du 28 janvier 2017
portant sur la future Cité de la logistique

Mireille Goulet, résidente

En tant que résidente du quartier Mercier ouest, voici mes commentaires à la suite de la séance d'information du 28 janvier dernier sur le projet de Cité logistique dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

La *Loi sur le développement durable* définit 16 principes de développement durable qui doivent être pris en compte par l'ensemble des ministères et des organismes publics dans leurs interventions, et qui sont basés sur la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement. Tout projet dont les acteurs sont des organismes publics devrait être défini à même ces principes de développement durable, qui sont garants de l'acceptabilité sociale d'un projet.

1-Santé et qualité de vie : La protection de la santé et l'amélioration de la qualité de vie des personnes doivent être au centre des préoccupations. Des études d'impacts environnementales et sociales doivent être effectuées et fournies aux citoyens dans le cadre d'une véritable consultation publique. Des mesures doivent être prises pour non seulement diminuer les impacts négatifs du projet sur les résidents, mais le projet doit AMÉLIORER la qualité de vie actuelle des résidents, et offrir un milieu sain : L'espérance de vie de citoyens qui habitent l'est de Montréal est inférieure de jusqu'à neuf ans à celle des citoyens de l'ouest de l'île¹. Le projet doit viser à réduire cet écart.

2-Équité et solidarité sociales : Le projet doit prévoir des mesures qui favoriseront l'intégration et l'équité entre les personnes, et une offre d'emploi diversifiée qui inclura des emplois de nature commerciale et industrielle à faible impact.

3-Protection de l'environnement : Elle doit faire partie intégrante du développement du projet. Ainsi, le ruisseau Molson doit voir ses berges protégées par une bande de protection de 30 mètres de chaque côté (selon la Politique de protection des rives, et cet espace protégé devrait être partie d'un espace public dont pourrait bénéficier la population. Visons-nous à réduire au minimum les rejets de gaz à effet de serre avec ce projet? Y a-t-il un plan de surveillance qui sera mis en place?

4-Efficacité économique : Le projet de cité logistique devrait être porteur d'innovation favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement. Le projet devrait non seulement intégrer les meilleures pratiques environnementales, mais innover faire de cette zone industrialo-portuaire un modèle de développement durable à suivre. Il doit également prévoir des retombées locales, produits ou services rendus à la collectivité à proximité. On doit s'interroger sur la possibilité d'assurer le progrès économique et social à long terme d'un projet à industrie unique.

5-Participation et engagement : La participation des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnementaux, sociaux et économiques. Or le projet de cité logistique a évacué la participation citoyenne, contrairement à ce que la Stratégie maritime promet. La journée de « consultation publique » offerte par le maire Réal Ménard ne fut qu'une séance d'information : Il n'y a eu aucune consultation publique relativement à ce projet majeur

¹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Est de l'Île de Montréal.

qui affectera grandement les résidents du quartier : Les présentations ont été financées par les promoteurs, aucun citoyen n'a reçu de réponse à sa question, le peu d'acteurs économiques présents ont refusé de répondre aux questions, et aucun des citoyens n'a pu aller au bout de sa pensée car tous ont été interrompus par l'animatrice. Le projet est actuellement mal accepté par la collectivité locale en l'absence de toute démarche participative adéquate.

6- Accès au savoir : L'accès à l'information doit être favorisé pour permettre la participation citoyenne, que ce soit les données mesurées aux bornes de détection, les informations quant à la dangerosité des matières transportées, les études produites.

7- Subsidiarité : On vise ici l'attribution des pouvoirs et responsabilités en fonction du plus petit dénominateur concerné, afin de prévenir un abus de pouvoir envers un autre groupe.

8- Partenariat et coopération intergouvernementale : on vise ici un accès équitable à la santé et à la qualité de vie des résidents. Il s'agit en fait de la raison d'être des différents paliers de gouvernements impliqués dans le projet qui nous concerne.

9- Prévention : En présence d'un risque connu, les actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source. On verrait ici l'application de bornes de détection pour mesurer les nuisances connues (poussière fine, bruit), le développement de buttes anti-bruit boisées dont la hauteur serait d'au moins 20 pieds, avec une zone plate boisées de chaque côté, qui séparerait la zone industrielle de la zone résidentielle sur une distance de 60 pieds.

10- Précaution : Des mesures doivent être en place pour prévenir une dégradation ou contrer un risque de dommage grave ou irréversible.

11- Protection du patrimoine culturel : Il faudrait revitaliser la rue Notre-Dame qui a été massacrée il y a quelques décennies, et lui redonner un cachet attrayant et permettre aux deux enclaves d'être reliées l'une à l'autre et avec le reste de l'arrondissement, et utilisées en sécurité. Il faut prévoir des espaces à vocation communautaire, et non seulement ériger des condominiums ou un stationnement lorsqu'un espace se libère. Il faut également penser la zone pour l'harmoniser avec les secteurs avoisinants. Il a auparavant été question d'offrir une fenêtre sur le fleuve à cette hauteur (belvédère).

12- Préservation de la biodiversité : Le projet doit prévoir des espaces qui préserveront la faune et la flore qu'on retrouve actuellement sur les terrains non développés.

13- Respect de la capacité de support des écosystèmes : Une étude d'impact permettrait d'évaluer si l'activité prévue dans l'espace convoité a la capacité de support nécessaire.

14- Production et consommation responsables : Les modes de production envisagés doivent être viables et responsables sur les plans sociaux et environnementaux, et être ecoefficient : Cela peut-il vraiment être le cas avec un projet d'industrie lourde de transport?

15- Pollueur payeur : Les entreprises génératrices de pollution et de dégradation de l'environnement assumeront leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement.

16-Internalisation des coûts.

En conclusion, le projet de cité logistique ne doit pas se faire en ignorant la présence d'un millier de résidents vivant à l'intérieur du périmètre - défini sans les consulter. Il doit se faire avec les résidents, et il doit être bénéfique aux résidents. La culture de destruction de quartiers pour mettre en place des industries qui ferment 20 ans plus tard est une chose du passé et le secteur qui nous concerne a déjà été bien hypothéquée par les décisions passées des mêmes acteurs économiques qui reviennent convoiter le secteur.

Une vraie consultation publique doit être d'abord et avant tout tenue, et les principes de développement durable intégrés dans le développement de la Cité, et les erreurs du passé quant à la construction du tunnel et de la rue Notre-Dame réparées, si on veut en faire un projet accepté socialement et un projet durable.