



ICSC-EM

Initiatives citoyennes en sécurité civile  
de l'Est de Montréal

**PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE  
L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**

---

## **MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION SUR LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL**

*« Aux fins de favoriser la jouissance par les citoyennes et les citoyens de leur droit à la sécurité, la Ville de Montréal s'engage à : a) aménager son territoire de façon sécuritaire ; [...] d) soutenir des mesures préventives axées sur la sensibilisation et la participation des citoyennes et des citoyens, en collaboration avec les responsables de la sécurité publique et civile ; e) protéger l'intégrité physique des personnes et leurs biens »*

---

ARTICLE 26 de la **Charte montréalaise des droits et responsabilités** | Engagements

**CONSULTATION PUBLIQUE**  
ce 11 novembre 2014

## Présentation

*Initiatives citoyennes en sécurité civile de l'Est de Montréal (ICSC-EM)* répond à l'invitation adressée par la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal, à participer activement à ses travaux.

Nous remercions la Commission de fournir aux résidents, travailleurs et autres citoyens en transit, dans les multiples zones d'exposition aux risques technologiques de l'extrême-est industriel de l'agglomération de Montréal, l'opportunité de pouvoir lui signaler, très succinctement, notre déception découlant de notre étude de ce projet soumis en consultation publique.

### *Maurice H. Vanier* président

Prêtre retraité de l'Église catholique de Montréal – Également, vice-président (citoyens) du Comité Mixte Municipalités, Industries, Citoyens de l'Est de Montréal (CMMIC -EM) | administrateur-citoyen et coordonnateur du comité d'éthique au Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs (CRAIM) | membre de l'Association de sécurité civile du Québec (ASCO) | secrétaire-trésorier et répondant de la protection civile de l'Association des riverains du Vieux-Pointe-aux-Trembles (ARVPAT) | membre des comités industriels de liaison avec la communauté de Suncor Énergie et de l'Association industrielle de l'Est de Montréal | Fondateur et membre de la SODEC RDP-PAT-ME | Membre des Chambres de commerce de l'Est de Montréal et de la Pointe-de-l'Île.

**1978-1982** : maire de Pointe-aux-Trembles, co-président de la régie inter municipale de protection incendie Montréal-Est & Pointe-aux-Trembles et secrétaire de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal | **1983-1986** : conseiller municipal de PAT à la Ville de Montréal et membre du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal / président de la commission permanente de l'Environnement / membre de la commission de l'Aménagement et du comité de vérification interne | **1983-2006** : fondateur et directeur général du centre communautaire Roussin de la Ville de Montréal et dirigeant principal du programme de sécurité urbaine Tandem dans l'arrondissement RDP-PAT.

## En résumé...

Nous exprimons à la Commission notre déception que ce projet de schéma ne nous apparait pas avoir pris en compte dans l'après-tragédie-du-Lac Mégantic, *la situation particulière de cohabitation à risques anthropiques*, des quelques deux cent mille personnes qui habitent et/ou travaillent dans l'extrême-est de l'agglomération, c'est-à-dire le territoire administratif de l'actuel CSSS de la Pointe-de-l'Île incluant Mercier-Est, Anjou, Montréal-Est et Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. Nous résidons et/ou nous travaillons dans un espace se rétrécissant en pointe, à l'extrémité est de l'île de Montréal et dont la vulnérabilité est accentuée par l'héritage de larges terrains contaminés se jumelant à la nouvelle croissance de la pétrochimie, métallurgie et de la plasturgie, avec son potentiel de risques d'accidents industriels majeurs **sous terre** (pipelines et déversements), **sur terre** (sites industriels, transport ferroviaire et routier de matières dangereuses), **dans l'air** (échappées toxiques, et explosions, sans oublier les émissions de GES vs l'adaptation climatique) **et dans l'eau** (ports/quais pétroliers et transport maritime de matières dangereuses +pipelines sous-marins).

Aux acteurs industriels canadiens et internationaux actifs dans notre territoire s'était ajouté dans les années '80, l'exploitant municipal d'une méga-usine d'épuration de nos eaux usées avec ses deux incinérateurs, puis d'un gros éco-centre. L'acteur industriel public annonce maintenant « *dans la pointe* » son expansion, par l'avènement d'ici 2019, d'une usine de production d'ozone et de trois usines de valorisation des déchets organiques.

**Permettez une légère digression au propos principal** - Cela ne semble pas suffisamment significatif pour reconnaître positivement dans le projet de schéma, la néo-croissance d'une grappe industrielle spécifique à l'extrême-est et faire contrepoids à cette perception obstinément négative d'une pointe orientale de l'île qui n'accueille que des résidus humains (malades mentaux en institution et en « désin » en surnombre, des détenus et des ex-détenus supervisés, jeunes et adultes), des résidus chimiques polluants dans le sol, dans l'eau et dans l'air résultant des activités industrielles « lourdes » s'y exerçant, et maintenant l'image de la « poubelle [bio méthanisée et compostée] de l'est de l'île », se jouxtant à celle de « l'égout de toute l'île ».

\*\*\*\*

Ce déni dans l'ensemble du projet de schéma, s'accompagne à la fin de la section 3.1 (Les grandes affectations du territoire) d'une insignifiante sous-section constituée seulement de trois (3) paragraphes consacrée à la « *cohabitation avec certaines industries* ». La direction du service de l'aménagement et des entreprises de l'arrondissement RDP-PAT a effectivement bien noté dans ses commentaires qu' « *Aucune orientation, aucun objectif, aucune intervention et aucune proposition ne sont proposés, comme c'est le cas pour les autres contraintes/nuisances (les neiges usées, les matières résiduelles, sites contaminés, le transport d'énergie) se trouvant au même chapitre. En réponse aux inquiétudes grandissantes de la population, il semble inévitable que des balises minimales soient établies comme il est proposé pour les voies ferrées.* »

Un autre commentaire, que nous faisons nôtre aussi, émanant celui-ci du Centre de sécurité civile, déclare : « *Le CSC se réjouit de voir apparaître une section au Schéma traitant de la notion de gestion des risques industriels associés aux matières dangereuses (« Cohabitation avec certaines industries ») bien que nous aurions préféré un titre plus révélateur qui aurait fait une référence au risque industriel. Pour clarifier l'objet du propos dans le corps de texte, nous proposons de modifier la première phrase de cette section pour ce qui suit : « En raison des substances dangereuses que ... ». La typographie utilisée pour le titre de la section ne nous permet pas de conclure si cette section est distincte ou si elle est intégrée à celle sur le transport d'énergie. À notre avis, le risque d'accident industriel majeur devrait être traité comme une contrainte anthropique spécifique. (...) Nous faisons le constat qu'aucune définition, orientation, intervention ou objectif n'a été proposée. Cette approche laisse place à une prise en compte des risques industriels majeurs de façon inéquitable à travers l'agglomération.* »

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les commissaires, ces commentaires rapportés de vos services viennent corroborer les nôtres en ce qui a trait à l'extrême faiblesse du schéma en regard de pouvoir assurer une coordination et une gestion optimale en matière de contraintes d'origine technologique et anthropique. À cet égard, nous vous saurions gré d'optimiser le schéma et d'instruire les fonctionnaires responsables de son élaboration, de s'inspirer de l'orientation 12, amplement décrite dans le chapitre 3 du schéma d'aménagement et de développement de Longueuil, des objectifs et des moyens de mise en œuvre en découlant, ou à tout le moins de requalifier la section 3.1 du projet actuel en consultation « d'évolutive », pour y permettre l'insertion des parachèvements à venir. On a déjà procédé dans ce sens, si nous nous fions à l'ajout (2 pages) « modifications » du 30 octobre 2014, « *Insérer la section suivante au haut de la page 113, entre les sous-sections intitulées « Le réseau ferroviaire » et « La zone aéroportuaire » : Le transport de marchandises dangereuses.*