

## **MÉMOIRE DU COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST (CEM-E)**

### **LA CITÉ DE LA LOGISTIQUE :**

### **FAUTE DE RÉPONSES, UN MORATOIRE DOIT ÊTRE IMPOSÉ**

#### **1. Préambule**

Depuis plus d'un an, nous assistons à une lutte citoyenne contre un projet de développement industriel d'une vaste zone identifiée sous l'appellation de Cité de la logistique. Cette opposition témoigne d'abord d'une crainte raisonnable des résidants des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest de voir leur qualité de vie se détériorer.

Cette lutte interpelle les citoyens bien au-delà de ce territoire. Conformément à la stratégie maritime du gouvernement Couillard, c'est tout l'est de l'île de Montréal qui est visé par le développement d'activités économiques reliées à la logistique. Le quartier Mercier-Est, situé entre la frontière est de la Cité de la logistique et Montréal-Est, sera donc particulièrement affecté par les diverses nuisances qui leur sont associées.

Pour cette raison, le *Collectif en environnement Mercier-Est* (CEM-E) désire faire entendre sa voix.

#### **2. Commencement de la Cité de la logistique**

Le maire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, M. Ménard, se plait à répéter que ce projet ne date pas d'hier. Effectivement, des documents économiques en faisaient déjà mention, mais il n'y a jamais eu de débat dans la population. Celle-ci a été mise devant le fait accompli il y a un peu plus d'un an quand les premiers travaux ont commencé dans le secteur par *Ray-Mont Logistique*. C'est à ce moment que le chat est vraiment sorti du sac et que les citoyens ont pris conscience que quelque chose d'important était à leurs portes.

### 3. Situation actuelle dans l'est de l'île de Montréal

Le territoire, jadis un berceau de l'île de Montréal, situé à l'est de l'autoroute 25 jusqu'au bout de l'île, a été autrefois un endroit de villégiature. Toutefois, les activités industrielles lourdes comme les usines pétrochimiques (jusqu'à sept raffineries de pétrole dans les années 1950-70), la carrière et la cimenterie *Lafarge*, une affinerie de cuivre, du transbordement de matières résiduelles, ainsi que le développement des activités portuaires, vrac et conteneurs, l'ont hypothéqué sévèrement. La construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine dans les années 1960 est venue catalyser la vocation industrielle de l'est de l'île.

Cette tendance lourde se poursuit avec l'arrivée d'*Interquisa* (maintenant *Indorama*) et l'accroissement des parcs de réservoirs de produits pétroliers (Vopak, CIAM). Récemment, malgré la reconnaissance du principe d'équité territoriale dans le rapport de l'OCPM, trois usines de traitement des matières résiduelles sur quatre (la cinquième prévue n'étant encore qu'à l'état de projet) se retrouvent dans l'est. Bien qu'il ne soit pas politiquement correct de dire que l'Est est la poubelle de l'île de Montréal, à tout le moins pouvons-nous affirmer que les projets générateurs de nuisances aboutissent le plus souvent dans ce secteur de l'île.

Cette situation a sans doute un effet direct sur la santé publique. Une étude récente a démontré que l'espérance de vie des citoyens de l'est de l'île est inférieure de neuf années à celle des résidents de l'ouest. On ne peut attribuer cette situation au seul développement industriel, mais il ne fait aucun doute qu'il y contribue.

Plus particulièrement, Mercier-Est est enclavé entre des voies de circulation importantes comme l'autoroute 25 à l'ouest, la rue Notre-Dame et le Port de Montréal au sud et l'autoroute 40 au nord. Il subit un camionnage intensif attribuable entre autres aux activités portuaires. S'ajoute la voie ferrée du Canadien National.

Il convient donc de tenir compte de ces éléments lorsqu'on fait la promotion d'une Cité de la logistique. Celle-ci amplifiera-t-elle les nuisances et les problématiques du passé? Contribuera-t-elle à augmenter l'injustice et l'iniquité à l'égard des citoyens de ces quartiers de l'île de Montréal? C'est la réponse à ces questions qui déterminera l'acceptabilité sociale du projet de la Cité de la logistique.

#### **4. Problématiques associées au développement de la Cité de la logistique**

On anticipe les problématiques associées au développement de la Cité de la logistique à deux niveaux. D'une part, il y aura les nuisances locales reliées aux activités directes des nouvelles installations industrielles. D'autre part, il y aura toutes les activités connexes principalement associées au transport des marchandises, que ce soit par camions, par trains ou par bateaux.

##### **4.1. Nuisances directement associées aux installations industrielles**

Les nuisances directement associées aux installations industrielles seront principalement de deux ordres. Il y aura la génération de bruits : installations mécaniques des bâtiments, activités extérieures de chargement et déchargement. De plus, on peut craindre la génération de polluants, de rejets et de poussières. À ces nuisances s'ajoutera la présence d'activités industrielles à risque pour la sécurité des résidents.

Considérons de plus les nuisances associées à la construction des installations sur plusieurs décennies.

##### **Nuisances sonores**

Déjà, les résidents des quartiers limitrophes sont exposés à tous les bruits générés par le Port de Montréal et ses locataires : grues, alarmes de recul des ponts roulants, chariots élévateurs, etc. Les activités du CN, principalement celles de nuit, occasionnent de multiples plaintes. Lors de la séance de consultation du 31 mai dernier, un représentant de cette société a clairement admis qu'il n'était pas possible d'éliminer ces activités. Un citoyen a d'ailleurs affirmé que les sociétés de juridiction fédérale comme le Port et le CN n'étaient pas soumises aux réglementations municipales sur le bruit et que les lois fédérales ne prévoyaient pas de limites de niveaux de bruit acceptables de jour ou de nuit.

Il est clair qu'une intensification des activités de logistique aura un impact sur le niveau du bruit communautaire. Par exemple, dans le secteur agroalimentaire, des entrepôts réfrigérés doivent disposer de compresseurs bruyants. Il devrait être possible de quantifier ces sources de bruit. Les activités industrielles de la Cité produiront également une augmentation des activités du Port de Montréal et du CN, donc plus de manipulation de conteneurs et de vrac. Or, en dépit des nombreuses plaintes formulées par des citoyens, le Port n'arrive pas, malgré ses efforts, à circonscrire le problème. Quant au CN...

## **Contaminants et poussières**

Le problème de poussière sera criant lors de la construction des installations. Les citoyens des quartiers limitrophes subiront une augmentation des poussières générées par ces activités. Comme il est projeté que l'implantation des installations s'échelonne sur une période de 10 à 20 ans, quelles seront les mesures prises afin de limiter ces nuisances pour la population environnante?

## **Méconnaissance de l'état actuel de la situation relativement au bruit communautaire et aux contaminants atmosphériques**

Il n'y a pas de stations de mesurage des différents contaminants atmosphériques à proximité de la zone de la Cité de la logistique, la plus proche étant coin Notre-Dame et Davidson. Nous ne connaissons donc pas l'état actuel de la situation à cet égard. Comment pourra-t-on mesurer l'impact du développement proposé en regard des contaminants atmosphériques sur une période de 20 ans? Pour cette raison, au moins une station de mesurage doit être ajoutée dans un des quartiers résidentiels limitrophes à la Cité de la logistique. Pour le bruit communautaire, il faut prévoir des opérations ponctuelles de mesurage.

## **Activités industrielles à risque**

Pour le moment, il n'y a pas de plan particulier d'urbanisme (PPU) couvrant le secteur mentionné. Le maire Ménard a lui-même admis qu'à l'exception de l'industrie lourde, la réglementation actuelle permet l'implantation de toutes les autres activités industrielles, à part l'entreposage extérieur. Certaines activités industrielles pourraient-elles être incompatibles avec la proximité des quartiers résidentiels? Y aura-t-il manipulation de matières dangereuses? Serait-il acceptable, par exemple, qu'un grand nombre d'entrepôts frigorifiques avec des systèmes directs à l'ammoniac, un produit hautement toxique et corrosif, s'implantent dans la Cité de la logistique? Ces questions n'ont jamais été abordées à ce jour. C'est pourquoi un PPU doit être élaboré avant l'implantation des premières installations.

## 4.2. Nuisances connexes

Bien plus importantes toutefois que les nuisances directement générées par les industries elles-mêmes sont celles associées au transport des marchandises qui risquent fort de rendre la vie difficile aux résidents des quartiers limitrophes et au-delà. Les problématiques sont multiples et elles seront développées brièvement ci-dessous.

### Camionnage

Les activités associées à la logistique impliquent principalement le transport continu de marchandises. On peut donc prévoir une augmentation sensible du camionnage. Or celle-ci n'a jamais été quantifiée.

L'étude de positionnement économique de CAI Global pour le compte de *CargoM* n'a pas abordé ces questions, malgré le fait qu'elle conclue que les activités associées à la logistique sont les plus appropriées pour le secteur. Cela a été maintes fois répété par le maire Ménard. Il y a lieu de s'inquiéter qu'on fasse la promotion d'un développement de cette importance sans en connaître les conséquences potentiellement prévisibles.

Le CEM-E comprend qu'il peut être difficile de faire une évaluation précise, mais il devrait être possible à partir des exemples ailleurs en Amérique du Nord d'avoir une bonne connaissance de ce qui nous attend. Les mémoires de *CAI Global* et de la *Chambre de commerce de Montréal* déposés lors de la consultation du mois de janvier donnent en exemple la Ville de Savannah en Géorgie où plus de 40 000 personnes travailleraient dans le secteur de la logistique. N'y a-t-il pas moyen d'avoir accès à des données permettant de se faire une idée assez précise des impacts de ce type de projet sur la population environnante?

Pris globalement, le problème du camionnage est criant dans l'est de Montréal. Déjà, les autorités publiques n'arrivent pas à faire respecter la réglementation concernant le camionnage de transit de nuit dans les rues Notre-Dame et Sherbrooke. Tant et aussi longtemps que les autorités publiques se montreront incapables de réglementer efficacement l'industrie du camionnage et que celle-ci n'arrivera pas à s'autodiscipliner, les citoyens doivent s'opposer à tout projet ayant comme résultante une augmentation du camionnage. Chaque camion additionnel dans l'est de Montréal est un camion de trop.

### Accès aux voies de circulations autoroutières

Trois prolongements de voies donnant accès au réseau autoroutier seront construits dans les prochaines années afin de faciliter le camionnage à destination des installations industrialo-portuaires. Il s'agit des prolongements des boulevards Joseph-Versailles, l'Assomption et Souigny. À cela s'ajoutent les travaux d'optimisation de l'autoroute 25. Ces projets sont clairement définis entre autres dans le mémoire produit par le Port de Montréal lors des

consultations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et dans un document de la Ville de Montréal intitulé *Stratégie de développement économique de l'est de Montréal - 2011-2017*.

En dirigeant les poids lourds directement sur le réseau autoroutier, ces prolongements devraient permettre, selon ces documents, de libérer les quartiers résidentiels et les rues artérielles d'une grande quantité de camions. Tout cela permettrait une économie de temps, d'argent et également de pollution. Cette vision idyllique fait abstraction d'un point important : le réseau autoroutier de Montréal est continuellement congestionné, particulièrement aux périodes de pointe. Or, la densité du camionnage est justement élevée durant cette période.

Qu'arrivera-t-il alors ? Les camionneurs qui, à l'aide de leur GPS, chercheront la meilleure façon d'éviter les bouchons de circulation n'hésiteront pas à emprunter les rues locales. Autre dommage collatéral, les automobilistes, également munis de leur GPS, feront de même et se déverseront dans les quartiers résidentiels. Cette situation est déjà la norme aujourd'hui pour un grand nombre d'automobilistes qui empruntent les rues résidentielles de Mercier-Est pour éviter les travaux de l'autoroute 25, si bien que les rues du quartier ressemblent de plus en plus à des pistes de course.

### **Contaminants et poussières**

Les moteurs diesel des camions sont des générateurs importants de particules fines et autres contaminants (NOX) particulièrement nocifs pour la santé. De plus, le va-et-vient continu des poids lourds génère une quantité importante de poussières. Cela constitue une raison additionnelle de restreindre le camionnage dans les rues résidentielles de l'est de l'île de Montréal.

## 5. Quel type de développement industriel veut-on pour l'est de Montréal ?

L'argument massue des défenseurs de la Cité de la logistique est que ce développement permettra la croissance économique de l'est de Montréal en créant des milliers d'emplois bien rémunérés dans ce secteur de la ville cruellement frappé par les fermetures d'usines. Encore là, ces arguments ne tiennent pas la route : les 4000 emplois promis en janvier 2017 se sont réduits à 300 emplois tel que mentionné par M. Mathieu Charbonneau, directeur général de *CargoM*, lors de la séance de consultation du 31 mai dernier.

Bien que le territoire visé se prête aux activités de logistique, doit-on pour autant tout miser sur ce type de développement, sachant que ce qui est réellement envisagé dans la stratégie maritime, selon les déclarations du ministre d'Amour l'hiver dernier, c'est l'extension de ce type d'activités industrielles à tout l'est de l'île de Montréal.

Le CEM-E ne remet pas en question la vocation industrielle de ce territoire. Toutefois, les activités s'y déroulant doivent être axées sur les nouvelles technologies. Elles doivent générer des emplois à bons salaires afin de réduire l'iniquité sociale entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal. Elles doivent être propres et le plus possible exemptes de nuisances afin de donner un second souffle à ce territoire qui a été trop longtemps sacrifié aux besoins de la grande industrie, au détriment des citoyens.

Ne nous leurrions pas. Plusieurs études, comme celle *du Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements* (SÉTRA) réalisée en France en 2009, montrent que les industries associées à la logistique génèrent des emplois non spécialisés à bas salaires. Elles perpétueront les inégalités de niveau de vie des citoyens de l'est de Montréal. De plus, selon plusieurs analystes, ces emplois non spécialisés sont appelés à disparaître progressivement sous le coup de la robotisation et du développement de l'intelligence artificielle.

## 6. Conclusion

S'il était démontré de façon satisfaisante que ce type de développement axé sur les activités de logistique n'apportait pas d'impacts négatifs sur la qualité de vie des résidants et qu'il aurait un effet structurant en contribuant à réduire les inégalités sociales, les citoyens appuieraient probablement cette initiative. Le CEM-E ferait de même.

Malheureusement, jusqu'à présent, rien n'a été fait par nos élus et par les promoteurs, CargoM en premier lieu ainsi que le Port de Montréal, pour répondre aux craintes des citoyens. Les demandes répétées depuis janvier dernier, soit lors de la tenue de la première « consultation publique » de l'Institut du Nouveau Monde (INM) concernant la réalisation d'études d'impacts globales, sont restées lettre morte. Au contraire, on répète depuis tout ce temps les mêmes généralités. Ce fut encore le cas lors de la consultation publique du 31 mai dernier.

Or, le fardeau de la preuve appartient à nos élus municipaux ainsi qu'aux promoteurs.

On essaie de justifier le projet par son apport économique, l'est de la Ville de Montréal ayant été effectivement touché par de nombreuses fermetures d'usines. Or, plutôt que de proposer un développement structurant avec des industries de pointe, par exemple associées à l'électrification des transports ou à l'intelligence artificielle, nos élus font la promotion d'un projet offrant des emplois non spécialisés, à bas salaires et menacés de disparition durant les prochaines années par la troisième révolution technologique. Ainsi, tout porte à croire que même les promesses de développement économique se révéleront n'être que du vent pour les citoyens. Le développement du secteur doit se réaliser selon les principes du développement durable.

Pour toutes ces raisons, le CEM-E estime que, non seulement le projet de la Cité de la logistique, mais également tout le développement industrialo-portuaire axé principalement sur les activités de logistique, doit être remis en question. Tant et aussi longtemps que des réponses complètes et satisfaisantes à nos préoccupations sur la qualité du milieu de vie et l'équité sociale ne seront pas données, le CEM-E demande un moratoire au développement de la Cité de la logistique.

De plus, le CEM-E considère la consultation actuelle comme un travestissement des revendications légitimes des 6600 citoyens qui se sont prévalus du droit d'initiative.