

PUM 2050

INJUSTICE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE INIQUITÉ TERRITORIALE

**Le cas du secteur Assomption-Sud Longue-Pointe ou
quand Montréal priorise les intérêts du Port de Montréal et de l'industrie de la
logistique du transport de marchandises au détriment des milieux de vie et de la
santé des citoyens de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve**

Josée Desmeules

Citoyenne de Viauville et militante de Mobilisation 6600 Parc-nature MHM

20 septembre 2024

«Le poumon noir de Montréal» inquiète les experts

En ce matin du 30 septembre 2022, c'est un choc ! C'est bel et bien de mon milieu de vie dont on parle !

« Des médecins, des spécialistes de la santé publique et des environnementalistes exigent une évaluation d'impact sur la santé (EIS) dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, à Montréal. Selon eux, les habitants de ce quadrilatère jouxtant le port doivent être protégés de nouveaux projets industriels mettant à mal leur santé et leur qualité de vie. ...

« Ce secteur, c'est le poumon noir de Montréal », dit Thomas Bastien, le directeur général de l'Association pour la santé publique du Québec, ...

« C'est un secteur qui, historiquement, a enduré un fardeau démesuré de pollution », souligne la D^{re} Pétrin-Desrosiers. »

Cet article ⁽¹⁾ complète une lettre d'opinion ⁽²⁾ publiée le même jour. La liste de cosignataires, tous des experts reconnus dans leur domaine, est prestigieuse; Thomas Bastien (Directeur général de l'Association pour la santé publique du Québec), Dre Claudel Pétrin-Desrosiers (médecin de famille dans Hochelaga-Maisonneuve et présidente de l'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME)), Cyril Frazao (Directeur exécutif de Nature Québec), Sabaa Khan (Directrice générale pour le Québec et

l'Atlantique de la Fondation David Suzuki) et Emmanuel Rondia (Directeur général du Conseil régional de l'environnement de Montréal).

« Le quartier Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, l'un des plus peuplés de la ville de Montréal, est déjà aux prises avec diverses problématiques, notamment sur les plans de la santé et de la qualité de vie, de la précarité financière pour plusieurs et du déficit historique en espaces verts. Le développement industriel prévu dans ce secteur ne doit pas venir exacerber la situation.

L'accès limité à la nature, le faible indice de canopée, les îlots de chaleur et les niveaux de bruits élevés sont des éléments qui font partie intégrante de la réalité des citoyens du secteur et qui contribuent, par le fait même, à la vulnérabilité des populations. D'ailleurs, il est estimé que l'espérance de vie des résidents de certains quartiers de l'est de Montréal peut être jusqu'à neuf ans inférieure à celle des résidents de l'ouest de l'île. ...

Les impacts environnementaux, sanitaires et les nuisances anticipées pour ces projets sont nombreux : pollution visuelle et atmosphérique, déboisement et imperméabilisation des sols, bruits et vibrations, vermines, pour n'en nommer que quelques-uns. Les conséquences de telles perturbations sur la santé publique sont connues et largement documentées. Selon la nature et l'intensité de ces dernières, leurs conséquences peuvent inclure, par exemple, des troubles du sommeil, l'augmentation des risques de maladies cardiovasculaires et respiratoires, d'hypertension artérielle, des enjeux de santé mentale, des décès, en plus de mener graduellement à une dévitalisation des secteurs résidentiels avoisinants. ...

La résilience équitable face à la crise climatique doit se trouver au cœur de la planification territoriale, il s'agit là d'un enjeu de justice environnementale. »

Cinq experts qui se prononcent publiquement. Ils expriment les mêmes inquiétudes que les citoyens. De nombreux autres articles ⁽³⁻⁹⁾ ont aussi parlé des divers enjeux du secteur. Les mises en garde contre le développement territorial prévu et ses impacts sur la santé des citoyens, sur la qualité des milieux de vie se sont multipliés.

« À Montréal, le fardeau des problèmes de santé environnementale est inégalement réparti sur le territoire. Depuis trop longtemps, les quartiers avec un plus haut degré de défavorisation socioéconomique, comme c'est le cas pour Hochelaga-Maisonneuve, enregistrent un plus grand déficit de verdure et un taux plus élevé d'îlots de chaleur. »

Qu'on le dise clairement : cette combinaison est mortelle » ⁽³⁾

« La Direction régionale de la santé publique (DRSP) de Montréal a affirmé sur les réseaux sociaux qu'il faut préserver les espaces verts dans l'est de Montréal, dont le golf d'Anjou, le boisé Steinberg, le parc Morgan et le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe. » ⁽⁴⁾

« La littérature scientifique est très claire à ce sujet: les îlots de chaleur tuent des gens, à chaque année, affirme-t-elle. Les impacts sanitaires de la création d'un îlot de chaleur par le projet de RML, de l'augmentation de la pollution atmosphérique inévitable avec l'augmentation du camionnage, et les coûts en termes de vies humaines doivent impérativement être pris en considération avant que le ministère donne son approbation au projet. » ⁽⁵⁾

« Les communautés défavorisées, qui font déjà face à différentes formes d'inégalités, doivent supporter un fardeau inéquitable et disproportionné de dommages et de risques environnementaux, ...

J'ai des patients qui me rappellent régulièrement l'importance d'avoir des espaces naturels de qualité et de proximité et ils ont l'impression de ne pas y avoir accès au même titre que les autres, et il y a beaucoup d'inquiétudes concernant certains projets comme celui de Ray-Mont Logistiques qui est une nuisance possible au niveau de la qualité de l'air, de la pollution sonore et de la perte d'espace collectif. » - Dre Claudel Pétrin-Desrosiers ...

« Le rapport soutient que si la présence d'industries polluantes laisse facilement entrevoir les risques pour la santé des populations qui vivent à proximité, « l'absence de végétation ou de climatisation constitue tout autant une menace pour la santé, notamment lors d'une vague de chaleur ». ⁽⁶⁾

« Malgré tout, force est de constater qu'il y a un enjeu environnemental majeur dont la prise en compte demeure déficiente: les impacts cumulatifs des projets et activités réalisés sur notre territoire. ...

« Dans certaines régions, les projets industriels se multiplient et les effets cumulés de ceux-ci inquiètent la population puisque leur prise en compte semble échapper au processus décisionnel. C'est notamment le cas du secteur L'Assomption-Sud-Longue-Pointe dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, alors que plusieurs projets y sont prévus. ...

Plusieurs solutions peuvent être proposées pour mieux considérer les impacts cumulatifs. À notre avis, la mise en place d'une évaluation environnementale régionale est l'option la plus prometteuse. » ⁽⁷⁾

« On l'appelle la tueuse silencieuse.

Au Québec, 4 000 personnes en meurent prématurément chaque année. Selon la plus récente évaluation de l'Agence de la santé publique du Canada, elle coûte plus de 30 milliards de dollars à la province annuellement, sans compter la facture pour les suivis médicaux des maladies chroniques qu'elle cause. Elle n'est inscrite sur aucun certificat de décès et ne figure même pas dans le nouveau plan « santé » du gouvernement du Québec, lancé en mars dernier.

Vous l'aurez peut-être deviné : il est question ici de la pollution de l'air. « ⁽⁸⁾

Des îlots de chaleur aux quatre coins de l'île de Montréal ⁽⁹⁾

Trois des 10 pires îlots de chaleur à Montréal sont dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

L'Observatoire de milieux de vie urbains (OMV) de l'UQAM, dans une étude ⁽¹⁰⁾ payée par la Ville de Montréal a étudié 134 « éco » parcs industriels répartis autour du globe. La pire cohabitation industrielle/résidentielle observée est ici chez nous dans ASLP !

La réponse politique, tellement silencieux qu'elle peut être qualifiée d'inexistante ! On ne commente pas, il ne faudrait surtout pas froisser le Port de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la grappe logistique. Pendant ce temps, les citoyens sont inquiets, leurs milieux de vie se dégradent, mais il faut croire que ce que la Ville refuse de voir, n'existe pas !

Le secteur ASLP, un territoire de 3 km², est d'abord et avant tout l'Écoparc industriel de la Grande Prairie. Ce territoire est entièrement bordé par les installations des terminaux de conteneurs du Port de Montréal.



ASLP et les quartiers résidentiels affectés pour les activités industrielles, routières, portuaires et ferroviaires existantes ou à venir.
Image Google Earth (16 septembre 2024), modifiée par Josée Desmeules

La Ville exprime sans cesse le souhait de réduire les nuisances et d'améliorer la cohabitation industrielle/résidentielle. Malgré les « engagements » de la Ville et le changement de vision annoncé ⁽¹¹⁾, on constate à la lecture des recommandations du PUM 2050 que dans notre secteur, c'est toujours la « prospérité économique » qui prime.

Le Suivi des recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité » ⁽¹²⁾ vu à l'échelle de mon secteur est rempli de contradictions. Au point où j'ai l'impression de vivre dans une zone d'exclusion. Les besoins du Port de Montréal et de ses milliers de partenaires d'affaires ne nous privent pas que de l'accès aux berges du fleuve Saint-Laurent, ils nous imposent un développement territorial qui accroît les vulnérabilités sociales, environnementales et sanitaires.

Alors chez nous, dans Viauville et ASLP, comment est-il possible de concilier les recommandations suivantes avec l'assainissement de nos milieux de vie, la réduction des nuisance et l'amélioration de la santé des citoyens ?

RECOMMANDATION 15

La commission recommande à la Ville, dans le cadre du PUM :

- de se fixer des objectifs clairs de réduction des polluants atmosphériques reposant sur des indicateurs précis;
- d'adopter des normes montréalaises visant à réduire la pollution acoustique et visuelle.

#15 - «se fixer des objectifs clairs de réduction des polluants atmosphériques... », quand Projet Montréal ⁽¹³⁾ a voté contre l'installation d'une station permanente du Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) dans ASLP dit « Le Poumon Noir de Montréal » ? Comment se fixer (et atteindre) des objectifs clairs, sans prendre de mesures précises en continu ?

RECOMMANDATION 10

La commission recommande que le PUM favorise la fluidité et l'efficacité du transport motorisé en dédiant à la logistique des marchandises des axes de transit clairement identifiés et connectés aux réseaux supérieurs du MTQ et de la région métropolitaine.

#10 - elle fait référence sans le nommer au projet des prolongements autoroutiers Assomption-Souligny. Un boulevard de 6 à 8 voies, long de 1.3 km en écoulement libre (sans feu de circulation). Ce n'est pas un boulevard urbain, c'est une autoroute en bordure de zones habitées ! C'est l'ajout d'un immense îlot de chaleur aux allures d'échangeur Turcot qui ajoutera des nuisances dans un secteur déjà fragilisé. Comment prétendre que la construction de cette nouvelle route va décongestionner la rue Notre-Dame ? Le trafic induit fera son travail et à court terme, ce prolongement sera lui aussi un grand corridor d'immobilité vers l'immobilisme de la circulation sur l'autoroute 25. La grande spécialiste de la mobilité, Dre Catherine Morency (ingénieure à Polytechnique Montréal) dit :

« ... l'augmentation de la capacité routière n'est jamais une solution à long terme. « Si ça avait fonctionné, hausser la capacité des autoroutes, il n'y aurait plus de congestion à Montréal. On a fait juste ça dans les dernières décennies »⁽¹⁴⁾

La Ville doit tout simplement abandonner ce mauvais projet qui est une fausse solution aux problèmes de congestion routière. De plus ce projet est en contradiction avec 9 des 15 actions contenues dans l'Appel de Montréal lancé lors de la COP 15 sur la biodiversité tenue à Montréal en décembre 2022.



RECOMMANDATION 12

La commission recommande que le PUM soutienne activement la prospérité économique montréalaise, notamment par le biais des actions suivantes :

- protéger et promouvoir le développement et le rayonnement des activités aéroportuaires, portuaires, ferroviaires, du transport routier et de la distribution des marchandises, afin de pérenniser et de faire prospérer les activités industrielles et manufacturières sur son territoire et à l'exportation;
- travailler activement à poursuivre le développement de la stratégie montréalaise des grappes industrielles et la propager à d'autres secteurs économiques prometteurs;
- favoriser un meilleur maillage entre les entreprises et le milieu universitaire;
- adopter une stratégie relative à l'identité hivernale de Montréal.

#12 qui nous dit que plus de camions, plus de trains, plus de routes, plus d'avions, plus de bateaux, plus de tout, est la seule voie vers « la prospérité montréalaise » Bref la croissance infinie dans un monde où pourtant les ressources sont limités et depuis trop longtemps déjà surexploités et tant pis pour les citoyens vivant autour et dans le secteur ASLP ! Il est hors de question de prendre en compte les externalités comme les coûts pour les soins de santé, la perte de la qualité de vie, les conséquences sur l'environnement. Il est aussi hors de question de considérer que si le secteur ne peut pas soutenir plus de « tout ça » c'est peut-être parce qu'il y en a déjà trop !! Non « tout ça » doit toujours croître.



Mai 2023 - À l'avant plan, le terrain de Ray-Mont Logistiques à 90 mètres du quartier Viauville.
© Charles Masse @sonicpic_mtl

Je suis née et je vis toujours dans le secteur Viauville du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Ce quartier résidentiel, fondé en 1892, a été voisin d'activités industrielles lourdes pendant presque un siècle. Je pense que nous avons déjà assez contribué « au bien commun ». Pour certains, il est légitime, logique que cette vocation industrielle continue. Pour le regroupement citoyen Mobilisation 6600 Parc-nature MHM il est plus que temps de requalifier le secteur.

Le Port de Montréal est la porte d'entrée et de sortie pour 75% de la capacité manufacturière du pays et pour une partie des États-Unis de la côte est au Midwest. Alors que la plupart des grandes villes du monde ont éloigné leurs ports des milieux de vie, ici à Montréal on le laisse envahir nos quartiers. Ca suffit !

En 2004, le rapport « Mise en œuvre du Plan d'urbanisme – Portrait des principales interventions réalisées »⁽¹⁵⁾ annonce avec fierté plutôt fièrement avoir procédé à « l'expropriation des résidences sur les rues Caty et Bruneau afin de consolider les activités du port de Montréal dans l'est de Montréal ». Il s'agissait du dernier quartier résidentiel au sud de la rue Notre-Dame.

Au cours de la dernière année nous avons vu le Port de Montréal mettre en service son nouveau pont d'étagement Vickers au-dessus de la rue Notre-Dame. Après l'arrivée de Ray-Mont Logistiques, il s'agit de la deuxième importante incursion d'activités industrialo-portuaires DANS nos milieux de vie, au nord de la rue Notre-Dame. C'est fait la « barrière physique » est maintenant franchie. Où cette invasion s'arrêtera-t-elle ?



Source : <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/communiques-de-presse/service-viaduc>

Le Port de Montréal exige que ce nouveau viaduc soit relié au prolongement Assomption-Souigny. Un autre îlot de chaleur, une autre source de pollution documentée par le Port et qui affectera principalement Viauville et Notre-Dame-des-Victoires. ⁽¹⁶⁾

L'évaluation a conclu aux effets suivants:

- Une diminution des émissions de particules sur les rues Notre-Dame Est et Dickson;
- Une augmentation des émissions de particules sur la route du port à l'ouest du nouvel accès, sur le nouveau lien routier, sur le prolongement du boulevard de l'Assomption (puisque'il s'agit de nouvelles voies) et sur l'avenue Souigny.

La remise en suspension des poussières présentes sur les routes est le contributeur le plus important des émissions de particules.

En l'absence de modélisation de la dispersion atmosphérique pour la phase exploitation, certaines tendances sont tout de même anticipées pour cette phase :

- Les résidences du quartier Viauville les plus proches du nouveau lien routier et de la route du port subiront une augmentation des particules provenant du nouveau lien routier et de la route du port (à l'ouest du nouvel accès), et ce malgré une diminution des émissions sur la rue Notre-Dame Est (voir annexe J). En effet, il est estimé que la charge en limon sera plus élevée sur la route du port et le nouveau lien du port que sur les principales artères gérées par la Ville. Ceci s'explique par le fait que le débit de circulation est plus élevé sur les principales artères de la Ville ce qui contribue à réduire la charge en limon de ces routes par le passage des véhicules. Le déplacement du trafic de Notre-Dame Est vers la route du port aura donc pour effet d'éloigner les émissions des résidences à proximité, mais également d'augmenter les émissions. L'effet sera particulièrement notable en conditions hivernales alors que la charge en limon estimée est multipliée par un facteur de 3 pour la route du port et le nouveau lien pour tenir compte de l'utilisation d'abrasifs, tandis qu'aucune augmentation de la charge en limon n'est considérée pour les autres artères en raison du débit de circulation plus élevé. Bien que le nouveau lien du port soit relativement court, l'intensité du trafic et sa charge en limon en font un contributeur potentiel pour les zones résidentielles et récepteurs sensibles à proximité. Sa configuration, en viaduc, permettra également aux polluants de mieux se disperser dans l'air.
- Les résidences entre Dickson et l'autoroute 25 et entre Notre-Dame Est et l'avenue Souigny bénéficieront d'une légère diminution de la pollution en particules;
- Les résidences situées au nord de l'avenue Souigny subiront une augmentation des particules causée par l'augmentation de la circulation sur ce tronçon.

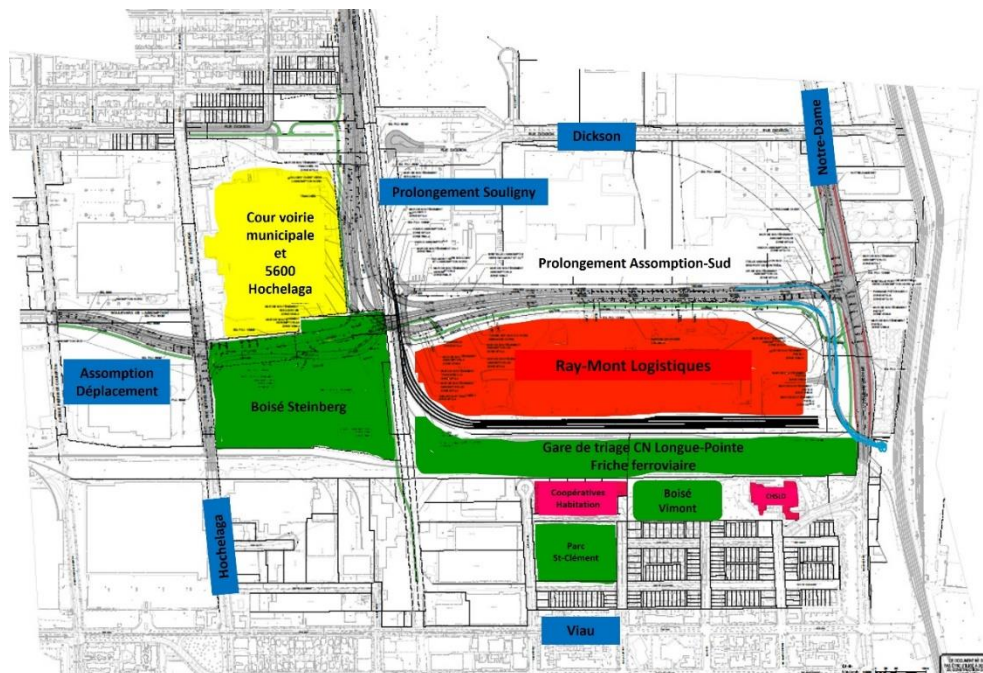
La situation actuelle dans ASLP est le résultat de plusieurs mauvaises décisions, d'un manque de vision et d'imagination de la Ville de Montréal, du laxisme autant bureaucratique que politique et ce depuis 2004. À part l'occasion ratée par Mercier-Hochelaga-Maisonneuve en 2005 d'interdire l'industrie lourde dans le secteur Assomption-Sud ⁽¹⁷⁾, il semble que le secteur ne soit vu que comme une série de terrains contaminés dont la seule fonctionnalité possible est d'être un pôle logistique.

« Objectif 1 – Développer les secteurs de l'Assomption et Dickson en favorisant la création d'emplois Les secteurs d'emplois Le secteur Dickson (ou Assomption Sud) offre 48 hectares de terrains vacants ou abandonnés propices au développement économique. Son attractivité sera considérablement améliorée grâce au prolongement du boulevard de L'Assomption et de l'avenue Souigny. » p.8

- **Interdire l'industrie lourde et le commerce lourd dans le secteur Dickson**

Quelles sont mes attentes ?

- Que le mieux-être et le bien-être de tous les citoyens qui vivent autour et dans ASLP deviennent une des grandes priorités de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de la Ville. Nous subissons plus que notre juste lot de nuisances depuis trop longtemps et ce aux bénéfices du reste de la Ville, de la province, du pays et d'une partie du Canada. Cela suffit.
- Que le projet de réaménagement de l'ensemble de la rue Notre-Dame, attendu depuis trop longtemps, soit enfin réalisé. On pourra y inclure des mesures pour faciliter le camionnage actuel, en voies réservées s'il le faut, sans oublier d'inclure une place importante pour le transport collectif et actif et une réduction de la place réservée aux voitures.
- En attendant ce grand « projet Notre-Dame » que le projet de prolongement routier Assomption-Souigny prenne la forme proposée par Mobilisation 6600 Parc-nature MHM en mars 2024. Il s'agit de pérenniser (pour quelques années) la route temporaire du Port, de faire les réaménagements nécessaires sur les rues Notre-Dame et Dickson pour accommoder les besoins actuels du camionnage seulement. Pas de nouvelles routes pour les autres types de véhicules !



Plan du projet de prolongement autoroutier Assomption-Souigny – Décembre 2022
Modifié pour identifier les lieux par Josée Desmeules.



Proposition alternative suggérée par Mobilisation 6600 Parc-nature MHM lors d'une soirée d'information publique conjointe SUM (VdeM) et Mob 6600 le 26 mars 2024

- Je me réjouis des annonces faites par la Ville de Montréal le 12 septembre dernier. Elle a abandonné le projet d'utiliser le Boisé Steinberg pour prolonger le boulevard Assomption et à une entente avec le Canadien National pour l'acquisition d'environ 45% de la gare de triage Longue-Pointe (aussi connue comme sous le nom de la friche ferroviaire) qui sépare la quartier Viauville et le terrain de Ray-Mont Logistiques. ⁽¹⁸⁾
- Malgré tout, n'obtenir que la moitié en largeur de la friche ferroviaire est nettement insuffisant puisque la seconde moitié située du côté est sera en service quotidiennement pour servir Ray-Mont Logistiques. La Ville de Montréal reconnaît que le niveau des nuisances sera élevé. La Ville doit poursuivre les discussions avec Ray-Mont Logistiques et le CN afin d'éviter que le triage ferroviaire ait lieu aussi près des coops d'habitations et du CHSLD.

Document : 20221125_P_V1_DAP-A_Amenagement_Secteur Assomption_CCGPE

DAP A

Montréal

A1 - Justification
A 1.1 : Contexte / Besoins

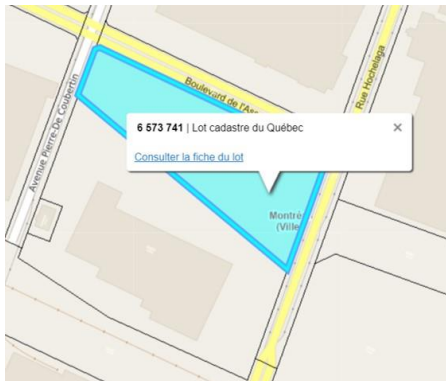
Axe CN
 Ce site stratégique se situe entre le quartier Viauville, le boisé Vimont et le nouveau site de transbordement de Ray-Mont Logistiques (RML). L'arrivée de RML dans le secteur induira un achalandage ferroviaire jamais vu dans le secteur depuis les années de la Canadian Steel Foundries. Cette activité causera inévitablement des nuisances au secteur avoisinant. Vu les enjeux importants en matière de santé publique et d'acceptabilité sociale, le SUM recommande fortement de poursuivre les négociations avec le CN* pour l'acquisition d'une bande de 45,7 m à même la gare de triage Longue-Pointe qui servira de zone tampon entre RML et Viauville.

*Le SSI est en négociation avec le CN et devrait poursuivre en ce sens tout en tenant compte de la nouvelle vision d'ensemble du Projet.

DAP-Présentation G-2 2022-07-13 25

- Que la Ville de Montréal procède rapidement à des acquisitions supplémentaires de terrains dans le but de verdir massivement le territoire autour de Ray-Mont Logistiques et d'augmenter la famélique canopée du secteur ASLP qui est de 4.73%. À cet effet les terrains visés sont les lots suivants :

6 573 741 acheté par la Ville pour le prolongement du boulevard Assomption qui est maintenant abandonné. Une opportunité à saisir pour prolonger le corridor écologique Vimont-friche-Steinberg.



1 361 070 et 1 361 071 situés de chaque côté de la route temporaire du Port que nous souhaitons voir convertir en route permanente.



Et le lot 2 755 639, tout ça serait un bon début et une exceptionnelle opportunité pour le Port et ses partenaires d'investir durablement dans la communauté.



- Pour les 131 000 m² de terrains sauvegardés grâce à la merveilleuse communauté qui s'est constituée autour de la Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, je veux que les lieux soient conservés dans l'état actuel, que les interventions soient minimalistes et consistent principalement en des plantations pour décontaminer les sols par phytoremédiation et pour bonifier la biodiversité. Nous avons des experts internationaux en biologie végétale à portée de main à Espace pour la vie, mettons leurs expériences, leurs connaissances au profit d'un projet innovateur qui consiste en maintenir l'accès public à des milieux renaturalisés en cours de guérison.
- Que la Ville de Montréal ordonne l'installation d'une station permanente du Réseau de surveillance de la qualité de l'air à un endroit approprié qui permettra de mesurer les polluants atmosphériques dans le secteur ASLP.
- Que le Port de Montréal et ses 6000+ partenaires d'affaires soient tenus responsables des nuisances causées par leurs activités, qu'ils travaillent à les réduire et la mise en place de compensations monétaires substantielles qui pourront servir au mieux-être de la communauté dans ASLP (acquisition de milieux naturels ou de terrains à convertir en espaces verts, projets de restauration des milieux humides ou autres besoins pour améliorer les milieux de vie).

Références

- (1) <https://www.ledevoir.com/societe/sante/760185/developpements-industriels-le-poumon-noir-de-montreal-inquiete-les-experts>
- (2) <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/760041/idees-protoger-la-sante-de-la-population-par-une-planification-integree>
- (3) https://plus.lapresse.ca/screens/9f4f54fd-cbc6-454c-9c41-7d2d91b5e866_7C_0.html
- (4) <https://journalmetro.com/local/hochelaga-maisonneuve/2725280/la-sante-publique-de-montreal-souhaite-protoger-les-espaces-verts-de-lest>
- (5) <https://journalmetro.com/local/hochelaga-maisonneuve/2849000/ray-mont-logistiques-recours-bape-nouveau-demande/>
- (6) <https://lactualite.com/actualites/la-fondation-david-suzuki-reclame-une-meilleure-justice-environnementale/>
- (7) <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2022-10-07/evaluation-environnementale-regionale/un-outil-dont-on-ne-devrait-plus-se-passer.php>
- (8) <https://lactualite.com/sante-et-science/le-probleme-quon-refuse-de-voir/>
- (9) <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2863997/des-ilots-chaieur-aux-quatre-coins-lile-de-montreal/>
- (10) https://omv.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/90/OMV-ASLP-2021_FicheSynthese1_Demystifier-l-ecoparc-industriel.pdf
- (11) <https://montreal.ca/articles/vision-damenagement-assomption-sud-longue-pointe-19707>
- (12) https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P126/3-3_Suivi%20des%20recommandations.pdf
- (13) <https://www.ledevoir.com/environnement/788747/des-elus-reclament-des-stations-d-echantillonnage-pour-le-poumon-noir-de-montreal>
- (14) <https://www.lapresse.ca/actualites/circulation/2022-12-12/prolongement-de-l-autoroute-30/dix-ans-plus-tard-un-impact-limite-sur-la-congestion-a-montreal.php>
- (15) <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/41/3dd.pdf>
- (16) <https://www.port-montreal.com/fr/component/edocman/449-rapport-eee-sans-les-annexes/view-document>

⁽¹⁷⁾http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,142423894&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁽¹⁸⁾ <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/la-ville-de-montreal-annonce-la-sauvegarde-du-boise-steinberg-et-l-acquisition-d-un-terrain-pour-la-creation-d-un-nouveau-corridor-vert-au-coeur-de-mercier-hochelaga-maisonneuve-888228704.html>