

# PUM 2050 – Avis

19 septembre 2024

Résidente du quartier Marconi-Alexandra depuis 2010 et ayant subi et combattu, pendant de nombreuses années, les nuisances d'activités industrielles impliquant de nombreux camions, à proximité de ma résidence, ainsi que la perte inestimable d'un espace vert (Parc des Gorilles), détruit en 2013, par un riche citoyen corporatif (Olymbec), je m'exprime en solidarité avec le regroupement Mobilisation 6600 MHM, qui lutte de façon admirable depuis 8 années, pour préserver et améliorer leur qualité de vie.

En résumé, ce qui est exprimé par ce groupe peut se résumer ainsi :

**« La limite est atteinte et même dépassée. Nous ne voulons plus subir les nuisances des activités industrialo-portuaires; les injustices environnementales ont assez durées. »**

En effet, le quartier Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est déjà aux prises avec plusieurs inégalités sociales économiques, notamment sur les plans de la santé et de la qualité de vie, de la précarité financière et du déficit historique en espaces verts. Cette situation s'est aggravée et continuera de s'aggraver avec l'arrivée, dans le secteur Assomption-Sud-Longue-Pointe, de Ray-Mont Logistics, une compagnie de transbordement de conteneurs. Face à ce constat, les revendications du groupe Mobilisation 6600 MHM sont plus que légitimes.

À la lumière de cette situation, la ville de Montréal doit faire tout en son pouvoir pour **corriger ces injustices historiques et, minimalement, éviter de les accentuer.**

D'expérience, dans le cas précis de Ray-Mont Logistics, on peut s'attendre, assurément, à plusieurs infractions régulières, en lien avec le non-respect des règlements liés au bruit et aux activités de camionnage. Et pour ajouter l'insulte à l'injure, les contrevenants enfreindront les règlements de la ville sans réelles conséquences. Les populations habitant à proximité se sentiront, à raison, bafouées dans leur droit, la frustration et le sentiment d'injustice s'accroîtront et on ne s'étonnera pas de voir des citoyens poser des gestes pour rétablir une justice.

Au départ, même à l'intérieur du cadre réglementaire, les activités industrielles lourdes, comme celles opérées par Ray-Mont Logistics, sont non compatibles avec un milieu de vie sain. La situation sera assurément

aggravée par le non-respect du cadre réglementaire. La ville a démontré, dans plusieurs cas, qu'elle a un faible pouvoir de coercition envers les citoyens corporatifs délinquants; il serait plus que temps de remédier à cette situation.

Dans son document de juin 2024, l'OCPM, émet les recommandations suivantes :

#### 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.

#### 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;

On sait que le Port de Montréal, et en particulier, l'entreprise Ray-Mont Logistics (RML), appuyée, notamment, par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, réclament la construction d'un nouveau lien routier pour favoriser la fluidité des camions liés à l'industrie du conteneur.

**Or, il est essentiel d'éviter la création de toute nouvelle route.** La ville de Montréal est un territoire déjà largement/trop minéralisé et la création d'une nouvelle route a des répercussions négatives bien documentées (flots de chaleur, bruits, émissions de particules fines, risques accrus de collisions, stress, trafic induit, etc.).

Comme on le sait tous et toutes maintenant, l'ajout de nouvelle route, dans les premières années, va apaiser le secteur, mais à terme, augmentera la circulation des camions, y compris dans les rues avoisinantes. La création d'une nouvelle route pour les impératifs économiques du Port de Montréal et de Ray-Mont Logistics augmentera les injustices sociales et environnementales d'une population déjà lourdement taxée.

L'administration municipale doit être en mesure de **résister aux pressions de l'establishment et de la croissance à tout prix**; on ne peut pas laisser

l'industrie du conteneur dicter l'aménagement du territoire. Déjà, le Port de Montréal s'accapare presque dans son entièreté, les berges à l'est du Pont Jacques-Cartier. Seuls 2 km sur 26 km ont été préservés des activités portuaires dans le secteur. C'est vraiment trop peu et constitue une perte inestimable en douceur de vivre pour les citoyen.ne.s.

Si la ville souhaite vraiment être cohérente avec le principe d'une « transition socioécologique, en associant systématiquement la notion d'équité sociale à l'adaptation aux changements climatiques » (OCPM – juin 2024), elle doit **prioriser une économie locale à circuits courts**, plutôt que de favoriser l'industrie du conteneur basée sur l'importation de produits qui ont parcouru des milliers de km et qui génèrent de multiples nuisances environnementales (bétonisation des berges, dragage du Saint-Laurent, destruction des bandes riveraines, augmentation du camionnage, etc.).

On ne peut pas, à la fois, souhaiter une transition soucieuse des enjeux climatiques, protéger la santé des citoyens et favoriser l'industrie du conteneur; les deux sont incompatibles.

Comment se placer du bon côté de l'Histoire? Quel mécanisme la ville peut-elle mettre en place pour prendre les décisions courageuses qui s'imposent? La réponse à cette question est peut-être la plus importante de ce PUM. Car, au final, les cibles à atteindre sont archi connues. **Le risque est de demeurer dans une approche à petits pas et que seules les solutions faciles à implanter le soient.**

Dans le cas plus restreint du Port de Montréal et de Ray-Mont Logistics, se placer du bon côté de l'Histoire est non seulement contraire à « protéger et promouvoir les activités portuaires » (OCPM – juin 2024); dans ce cas précis, se placer du bon côté de l'Histoire consisterait à limiter les activités industrialo-portuaires et à privilégier les intérêts et la santé des Montréalais.es.

Julie Patenaude  
Co-fondatrice de Coalition Jeanne-Mance

## Coalition Jeanne-Mance



[facebook.com/CoalitionJeanneMance](https://facebook.com/CoalitionJeanneMance)

