



**MÉMOIRE**  
**À L'OCCASION DE LA CONSULTATION PUBLIQUE**  
**CONCERNANT LE PROJET DE LA CITÉ DE LA LOGISTIQUE**

Par Raymond Moquin, président  
du Collectif en environnement Mercier-Est

30 janvier 2017

## **LA CITÉ DE LA LOGISTIQUE : UNE CONSULTATION À RABAIS SUR UN PROJET SERVANT D'ABORD LES INTÉRÊTS DU PORT DE MONTRÉAL**

Suite à d'intenses pressions citoyennes, le maire de l'arrondissement, M. Ménard, a tenu une consultation publique sur le projet de Cité de la Logistique. Plutôt que de confier le mandat à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), il avait délégué cette responsabilité à l'Institut du Nouveau Monde (INM), selon une formule qui s'apparentait davantage à un dîner-causerie qu'à une réelle consultation en bonne et due forme.

Quant au projet lui-même, le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) persiste à émettre de sérieuses réserves sur la prétendue « valeur ajoutée » pour la population de l'est de Montréal, particulièrement pour les résidents du secteur L'Assomption et des quartiers limitrophes - dont Mercier-Est - qui auront à en subir les inconvénients.

### **L'OCPM plutôt que l'INM**

Sans surprise, la consultation du 28 janvier, menée conjointement par l'Arrondissement et l'INM, s'est révélée un exercice de relation publique destiné à promouvoir le projet de Cité de la Logistique. Faisant suite à la présentation du projet par la Ville de Montréal et à une période de questions – pour la plupart laissées sans réponses - de la part de l'assistance, la deuxième partie de l'ordre du jour consistait à entendre les citoyens sur leurs attentes et leurs propositions visant à améliorer le projet. Comme si l'opposition massive des participants au projet, exprimée précédemment, devenait nulle et non avenue et que celui-ci irait de l'avant, quoi qu'il arrive, quitte à y apporter quelques modifications accessoires. À cet égard, l'allocution du maire Ménard à la fin de la rencontre, alors qu'il évoquant l'urgence d'agir, ne laisse aucun doute quant à l'issue de cet exercice.

En dépit du vice fondamental dont est entachée cette pseudo-consultation, celle-ci aura toutefois eu pour mérite de faire connaître aux élus la position des citoyens en faveur d'une véritable consultation publique tenue par l'OCPM. Elle aura également permis à plusieurs d'entre eux de faire valoir leur opinion sur les politiques néfastes de développement mises de l'avant depuis des décennies par les autorités municipales dans l'est de Montréal.

Contrairement au succédané de consultation offert par l'Arrondissement et l'INM le 28 janvier, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), en vertu de son mandat et de ses règles de fonctionnement, met à la disposition du public, et ce, longtemps avant la tenue des rencontres d'information, un corpus de documents complet et pertinent sur le sujet étudié. D'autres documents peuvent être ajoutés, au besoin, à la demande des participants. Quant aux présentations verbales et écrites faites lors des audiences, elles sont accessibles sur le web pendant une période prolongée. Finalement les commissaires rédigent un rapport synthèse des points de vue exprimés par les participants et émettent des recommandations à l'intention des autorités municipales.

Ainsi, une consultation publique menée par l'OCPM sur le projet de la Cité de la Logistique pourrait s'étaler sur plusieurs semaines et permettre une étude approfondie, transparente et démocratique.

Comment expliquer le refus de recourir à l'OCPM alors que des projets de moindre envergure, comme le développement du secteur Assomption Nord et celui de Faubourg Contrecoeur, feront ou ont fait l'objet d'une consultation publique menée par cet organisme? Cette décision de l'Arrondissement, de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec vise-t-elle à faire accepter ce projet dans sa forme actuelle?

Après le projet de réaménagement de l'autoroute 25, celui de la Cité de la Logistique est le deuxième projet majeur en moins de deux ans qui est réalisé dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve sans véritable consultation publique. Cette pratique de morceler les projets et de les

soumettre à la population en catastrophe doit cesser. Le CEM-E se joint donc à tous ceux et celles qui réclament une véritable consultation publique par l'OCPM.

## **QU'EST-CE QUE LA CITÉ DE LA LOGISTIQUE**

Avec sa Stratégie maritime, le gouvernement du Québec souhaite implanter 16 zones industrialo-portuaires, ce qui entraînera un accroissement des activités du Port de Montréal et des compagnies connexes comme Cast. La Cité de la Logistique constitue en quelque sorte un prolongement des activités du Port hors de son territoire.

Les emplois qui y seront rattachés, comme décrits dans le cahier du participant, consisteront essentiellement en des activités reliées à l'entreposage, le transbordement, la manutention, l'assemblage de marchandises et autres activités connexes.

## **LES EFFETS COLLATÉRAUX DE LA CITÉ DE LA LOGISTIQUE**

L'implantation de la Cité de la Logistique nécessite le développement de certains axes routiers, comme le prolongement de l'autoroute Souigny (appelé faussement avenue) et du boulevard L'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame. À ces deux projets s'ajoutent les travaux de réaménagement de l'autoroute 25 et également le prolongement du boulevard Joseph-Versailles jusqu'à l'autoroute 40 à la hauteur du viaduc Bourget.

Fait à noter : trois de ces projets étaient déjà annoncés dans le document « Stratégie de développement économique 2011-2017 » de la Ville de Montréal. Heureux hasard, ces projets apparaissent également dans un mémoire de 2011 de l'Administration portuaire de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Force est de constater que les dizaines de millions d'argent public investis dans les projets en cours ou à venir serviront prioritairement les intérêts vitaux du Port de Montréal.

Malgré l'absence de données sur les impacts de La Cité de la Logistique sur le milieu environnant, on peut prévoir une augmentation considérable de la circulation des camions dans le quartier Assomption d'abord, mais également dans tout le quartier Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Selon toute vraisemblance, les travaux sur l'autoroute 25 et le boulevard Bourget s'inscrivent dans le plan de développement de ce projet. Plusieurs de ces voies de circulation, comme celles sur la rue Curatteau ou près du Centre de soins prolongés Grace Dart, sont en bordure de zones résidentielles. Or, les camions à moteur diesel sont parmi les principaux générateurs de particules fines particulièrement nocives pour la santé. Les murs antibruit ne suffiront pas à stopper cette pollution additionnelle.

Pis encore, considérant le problème récurrent de congestion routière sur les différentes voies rapides, on peut anticiper que ces nouvelles infrastructures routières serviront très rapidement de voies d'évitement pour de nombreux automobilistes qui transiteront par les rues résidentielles du quartier pour y accéder.

## **L'INDUSTRIE DÉLINQUANTE DU CAMIONNAGE**

Dans un passé pas si lointain, lorsqu'un camion émettait trop de bruit, il suffisait de contacter son employeur ou le Port de Montréal et, généralement, la situation se réglait. Maintenant, les camionneurs sont des travailleurs autonomes et ne dépendent plus en principe du Port ou d'un quelconque employeur. Si on porte plainte contre un camionneur fautif auprès des autorités portuaires, celles-ci justifient leur inaction par l'absence de lien hiérarchique entre le Port et les camionneurs. De ce fait, il devient très difficile de faire respecter les réglementations en vigueur comme l'interdiction du camionnage de transit de nuit sur les rues Notre-Dame et Sherbrooke. En outre, les opérations de surveillance menée par le SPVM n'ont le plus souvent qu'un effet temporaire.

Cette incapacité de l'industrie du camionnage à s'autoréglementer fait craindre le pire avec le projet de la Cité de la Logistique. Avant d'implanter un projet générant une augmentation du nombre de camions dans les rues de l'est de Montréal, l'Association du camionnage de Montréal doit d'abord démontrer qu'elle est capable d'encadrer ses propres membres.

## **UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL À FAIBLE VALEUR AJOUTÉE POUR L'EST DE MONTRÉAL**

Malgré son emballage attrayant, ce projet se révèle, à la lecture du cahier du participant, une entreprise industrielle de type traditionnel, à mille lieues d'un pôle technologique structurant, innovateur et porteur d'avenir.

Afin de rendre le projet acceptable, les promoteurs mettent de l'avant la création de milliers d'emplois non spécialisés. Or, à l'aube de la troisième révolution industrielle – celle de la robotique – ces projections relèvent plus du fantasme que de la réalité. Selon plusieurs experts, de nombreux secteurs de l'économie traditionnelle sont appelés à disparaître au cours des prochaines années. Parmi ceux-ci figurent les métiers non spécialisés associés à la manutention des marchandises, métiers qui formeront l'essentiel de la main d'œuvre de la Cité de la Logistique. Ainsi, à plus ou moins brève échéance, il est à prévoir que les milliers d'emplois promis se réduiront à quelques centaines.

De façon plus générale, ce projet renforce la vocation de l'est de Montréal comme secteur à forte concentration d'entreprises génératrices de nuisances. Après les usines de traitement des matières résiduelles, qui se retrouvent presque en totalité dans l'est de Montréal et qui elles aussi généreront une augmentation du camionnage, l'est de Montréal devrait-il accueillir à bras ouverts un autre développement industriel qui affectera la qualité de vie de ses résidents?

## **LES IMPACTS DE CE PROJET ONT-ILS ÉTÉ ÉTUDIÉS?**

Le document du participant faisait état de nuisances probables associées au projet de la Cité de la Logistique, comme le bruit, les vibrations, les poussières, la pollution et les odeurs. Pourtant on n'y retrouve aucune donnée portant sur ces nuisances. La simple logique, au moment d'implanter un chantier de cette ampleur, impose aux promoteurs de quantifier ces paramètres de façon à pouvoir suivre l'évolution de la situation et la comparer à la situation initiale.

Une autre étude, sur l'origine-destination de la circulation motorisée, particulièrement les camions, devrait obligatoirement être réalisée. Il en est de même concernant l'installation d'un poste d'échantillonnage pour mesurer les concentrations de polluants dans le secteur d'implantation.

## **UN PROJET MAL ENGAGÉ**

L'acceptabilité sociale est un critère fondamental que les promoteurs d'un projet doivent prendre en considération. Dans le cas présent, le refus de nos élus de mandater l'OCPM pour étudier ce projet augure mal pour la suite des choses, d'autant que la pseudo-consultation du 28 janvier n'a été mise sur pied qu'à la suite de pressions intenses des citoyens.

Doit-on s'attendre à un scénario semblable à celui du projet d'Optimisation de l'autoroute A-25 où les citoyens n'ont réussi, au terme de pressions répétées, qu'à obtenir des modifications mineures, présentées par les promoteurs comme des gains importants pour la population ?

En conclusion, le Collectif en environnement Mercier-Est appelle l'Arrondissement à tenir compte des attentes de la population envers le développement du site Assomption Sud et à se rendre aux arguments avancés par les citoyens lors de la rencontre du 28 janvier. Et pour ce faire, le projet planifié du site Assomption Sud se doit d'être évalué par l'OCPM dont le mandat est actuellement limité au site Assomption Nord."