

A dark blue vertical bar on the left side of the page. A blue arrow-shaped graphic points to the right from the bar, containing the date.

24/04/2019

# OCPM- ASSOMPTION- SUD-LONGUE- POINTE

*Mémoire présenté dans le cadre de la  
consultation publique tenue par l'Office de la  
consultation publique de Montréal*

A series of thin, curved lines in shades of blue and grey that originate from the bottom left and curve upwards and to the right, creating a sense of movement and depth.

RÉDIGÉ PAR : JULIE MORISSETTE ET EMILIE DUPUIS - COOPÉRATIVE  
D'HABITATION LE P'TIT TRAIN DE VIAUVILLE



Le terrain de Ray-Mont Logistiques est adjacent à de nombreux bâtiments résidentiels, dont ceux de la coopérative d'habitation Le p'tit train de Viauville et de la résidence pour personnes âgées Grace Dart. Photo : Radio-Canada / Julie Marceau



Des immeubles à logement à côté du nouveau terrain de Charles Raymond dans Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Photo: Radio-Canada/Anne-Marie Provost

## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| .....                                       | 1  |
| INTRODUCTION .....                          | 3  |
| MISE EN CONTEXTE.....                       | 5  |
| HISTORIQUE .....                            | 6  |
| ENJEUX – IMPACTS.....                       | 7  |
| NUISANCES ET QUALITÉ DE VIE.....            | 11 |
| PLANIFICATION ET ACCEPTABILITÉ SOCIALE..... | 13 |
| CONCLUSION.....                             | 15 |
| BIBLIOGRAPHIE .....                         | 16 |

## INTRODUCTION



C'est en 2016 que nous avons d'abord constaté l'augmentation des activités industrielles sur le terrain derrière notre coopérative. Terrain appartenant au CN et à l'ancienne Canadian Steel Foundries. C'est avec étonnement que nous apprenons par l'entremise des médias que le terrain de la Canadian Steel Foundries est acquis par Ray-Mont Logistiques. Nous sommes rassurées momentanément par les propos de notre maire d'arrondissement, M. Réal Ménard, qui se prononce contre ce projet et informe les citoyens de l'arrondissement qu'il s'opposera à la création d'un projet de transbordement de conteneurs comme envisagé par Ray-Mont Logistiques. Toutefois, nous assisterons à un revirement de position de la mairie, qui retire sa proposition de réglementation de l'ordre du jour lors du conseil d'arrondissement à deux reprises. Nous n'avons jamais vraiment compris pourquoi ce fut si long de rédiger ce projet de règlement. Nos craintes augmentent alors, tout comme le bruit, la poussière et les activités qui, elles aussi, s'intensifient sur le terrain.

Résidentes de la coopérative d'habitation du p'tit train de Viauville, notre qualité de vie est depuis impactée par les activités qui se déroulent à deux pas de nos résidences. Impacts sur la santé physique et psychologique se traduisant par des pertes de sommeil en raison des travaux effectués la nuit. De plus, une augmentation des problèmes respiratoires en raison de la présence accrue de poussières et d'allergènes est observée. Le muret de terre érigé par Ray-mont Logistiques, dans le but de minimiser les nuisances, a pour effet d'engendrer davantage de pollution atmosphérique. L'engagement de M. Charles Raymond, président de Ray-mont Logistiques, à arroser le monticule de terre et à le désherber n'est pas tenu. De plus, une augmentation des activités du CN à toute heure du jour et de la nuit contribue également à

cette diminution de notre qualité de vie. Il y a aussi le Port de Montréal, qui enregistre des années record d'achalandage. Nous sommes contraintes à appeler la capitainerie en pleine nuit pour essayer de faire diminuer les nuisances.

Puisque le territoire occupé par la coopérative, bâtie en 2004 après approbation de la ville, n'a pas été pris en compte lors des différentes étapes de planification de ce grand projet, les résidents sont incertains quant à leur avenir. De plus, considérant la disponibilité et l'augmentation des prix du marché locatif actuel à Montréal et le manque de transparence des instances dans ce dossier, nous sommes d'autant plus inquiets.

Au-delà de nos craintes, les actions posées jusqu'à présent ne sont pas rassurantes; des séances de consultation publique qui s'organisent comme des séances d'informations, le manque de planification réelle du territoire qui s'opère par morcellement, l'absence de vision et d'ouverture des principaux acteurs nous laissent perplexes et anxieux.

Nous vous proposons donc, dans un premier temps, de vous présenter un bref historique non exhaustif des principales actions entreprises. Ensuite, nous tenterons de vous sensibiliser aux enjeux de ce grand projet en regard de la qualité de vie des résidents. Finalement, nous émettrons nos souhaits pour ce vaste secteur.

## MISE EN CONTEXTE



Photo: Steve Caron/Le Flambeau

Au printemps (2016), des travaux occasionnant énormément de bruits ont été entrepris dans le secteur du parc industriel Dickson. Nous avons alors tenté d'en identifier la source. Des travaux de décontamination, à l'origine des problèmes de bruits et de poussière, avaient lieu sur le site de l'ancienne Fonderie canadienne d'acier (Canadian Steel Foundries). Cherchant à en savoir plus, nous avons appris que le nouveau propriétaire du terrain, Charles Raymond espérait y construire une plate-forme intermodale de transport de marchandises. Et que, loin de s'arrêter là, tout le secteur serait chambardé par un projet de parc logistique de transport. Des travaux d'infrastructures routières viendraient de plus modifier complètement la circulation dans les environs. Nous nous sommes mobilisés au tout début en réaction au bruit et à la poussière engendrés par les travaux de décontamination. Par la suite, nous avons découvert que ces travaux n'étaient que l'amorce d'un immense projet de pôle logistique. Nous nous interrogeons : quel impact aura l'implantation d'un parc industriel destiné au transport de marchandises sur notre environnement ? Nous voulons que le parc industriel Dickson puisse être à l'origine d'une revitalisation des quartiers environnants. Le projet qui verra le jour devra évidemment, comme il se doit, préserver la qualité de vie de ses citoyens et avoir un effet dynamisant sur l'ensemble de notre quartier vert. Il faut, à cet effet, s'interroger dans le cadre d'une consultation publique sur les possibles utilisations du secteur pour en retirer le plus de bénéfices. Posons-nous la question : le secteur Dickson est-il voué à être un lieu de passage pour les voitures, camions et marchandises ou un site propice à un développement économique respectueux de l'environnement et générateur d'emplois de qualité pour les citoyens du quartier?

## HISTORIQUE

### 2016 :

- Augmentation des activités sur le terrain du CN et de l'ancienne Canadian Steel Foundries
- Organisation citoyenne de résidents du quartier Viauville
- Rencontre avec les élu(e)s fédéraux, provinciaux et municipaux
- Présence et questionnements lors des différents conseils d'arrondissements
- Rencontre avec M. Réal Ménard, maire d'arrondissement et M. Charles Raymond, propriétaire de Ray-mont Logistiques, acquéreur du terrain de la Canadian Steel Foundries
- Début de la mobilisation citoyenne
- Dépôt de la pétition en vue d'obtenir le droit d'initiative et période de signatures recueillies par porte-à-porte
- Création du mouvement « 5000 signatures pour MHM »

### 2017 :

- Dépôt historique de 6600 signatures pour l'obtention d'une consultation publique
- « 5000 signatures pour MHM » devient « Mobilisation 6600 »
- Consultation publique organisée par l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
- Séances d'informations PPU Assomption-Nord
- Adoption du PIIA de la future cité de la logistique
- Assemblée publique de consultation MHM
- Consultation publique relative à la pétition déposée

### 2018 :

- Naissance de nouveaux groupes citoyens préoccupés par l'avenir du territoire
- Changement d'élus à la mairie (arrondissement et municipal)
- Dévoilement du projet d'Hydro Québec (Assomption)
- Présentation de la vision de Projet Montréal : Éco parc industriel de la Grande Prairie
- Mobilisation et pétition en lien avec le viaduc Notre-Dame et la préservation des espaces verts

## ENJEUX – IMPACTS



Photo tirée du site web de Ray-Mont Logistiques : <https://www.ray-mont.com/fr/accueil/>

Considérant que la moyenne d'espérance de vie est de 9 ans de moins dans l'Est de l'île de Montréal, en raison de l'industrialisation des quartiers visés, nous sommes en droit d'être inquiètes face aux projets présentés aux séances d'informations.<sup>1</sup>

Nous sommes entourées de mauvais voisins corporatifs : le CN et Ray-mont Logistiques. Nous mettons le Port de Montréal dans une catégorie à part, puisqu'au moins, avec eux, on peut parler à un humain, qui effectue un suivi des plaintes déposées. Vous verrez et entendrez dans la prochaine section, des exemples flagrants de ces affirmations.

À titre d'exemple, Ray-mont Logistiques a rasé tous les arbres, comprenant des arbres immenses, qui se trouvaient sur la partie sud-ouest de son terrain, et ce, sans permis. Nous ne pouvons nous fier à la bonne foi des différents partenaires afin de respecter les réglementations en place (Loi sur l'Environnement). Personne n'a encore effectué de relevé exhaustif des différentes espèces de la faune et de la flore qui peuvent se trouver sur le territoire visé par cette consultation. Il est alarmant de constater que les différents paliers de gouvernement prévoient amorcer de gros travaux sur ces terrains, sans même savoir ce qui s'y retrouve. Cela démontre encore une fois l'improvisation qui a cours au niveau de la planification de l'usage de ces terrains. Depuis sept ans maintenant, nous avons l'habitude de voir des renards roux avec

---

<sup>1</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/765569/esperance-vie-est-montreal-ouest-ciuss-est-ile>



leurs renardeaux explorer nos terrains. Des marmottes, des moufettes, des coyotes et même des dindes sauvages nous rendaient parfois visite. Depuis deux ans, nous n’assistons qu’à une dévastation de leur habitat naturel et ne pouvons plus admirer leur présence. N’oublions pas que ces arbres abattus et ces espèces délogées ne feront pas partie du décompte à venir.

Les sols contaminés représentent une autre grande préoccupation. En effet, voici un tableau du Ministère de l’Environnement et Lutte contre les changements climatiques :



### Répertoire des terrains contaminés

Les renseignements présentés sont ceux qui ont été portés à l’attention du Ministère avant le 22 avril 2019.

L’ensemble du répertoire compte 10861 enregistrements.  
 Un seul enregistrement répond aux critères suivants : Adresse : 5227, rue notre-dame est  
 Municipalité : Montréal  
 MRC : Ville de Montréal  
 Nom de région : Montréal

Exporter au format Excel Raffiner votre recherche Nouvelle recherche

| Nom du dossier ▲ ▼ <sup>3</sup>             | Adresse   | MRC               | Nature des contaminants <sup>1</sup>     |  | État de la réhabilitation (R) <sup>2</sup> et qualité des sols résiduels après réhabilitation(Q) | Date de création ou date de mise à jour ▲ ▼ |
|---|---|-------------------|--|--|--|---|
|   |   |                   | Eau souterraine                          | Sol  |  |   |
| <b>(06) Montréal</b>                        |   |                   |  |  |  |   |
| Fonderies Canadiennes d’Acier ltée<br>10910 | 5227, rue Notre-Dame Est<br>Montréal<br>45,5627777778<br>-73,53 | Ville de Montréal | Hydrocarbures aromatiques polycycliques* | Hydrocarbures aromatiques polycycliques*,<br>Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Métaux* | R : Non terminée   | 2016-08-29                                  |

La firme Sanexen a effectué le relevé des contaminants sur les sols de l’ancienne fonderie. Vous trouverez le lien pour le document d’avis de contamination ainsi que pour l’avis de délivrance d’une approbation d’un plan de réhabilitation dans notre bibliographie. Nous y apprenons que les sols ainsi que les eaux de surfaces sont hautement contaminés. Qu’avons-nous trouvé, comme meilleure solution, pour remédier à cette contamination élevée ? Enlever une partie des sols et remblayer les terrain avec des matériaux venant des travaux de l’autoroute 25. Y aura-t-il de nouvelles analyses afin de connaître le taux de contaminants à nos portes ?

Les gouvernements ne peuvent s’appuyer uniquement sur la vigilance citoyenne afin de faire respecter les lois et règlements en vigueur au plan environnemental. Le manque d’inspections est flagrant. À qui incombe la responsabilité d’appliquer les lois et règlements pour les géants industriels et multinationaux de ce monde? C’est David contre Goliath. Une entreprise telle que Ray-mont Logistiques, n’a rien à faire de quelques contraventions émises à la suite à l’abatage massif et illégal des arbres sur son terrain. Pourtant, depuis la disparition de ces feuillus, nous sommes encore plus exposés aux bruits et aux poussières toxiques de ses activités. Bien que les recommandations de cette consultation publique ne s’appliqueront pas à cette entreprise, il est indispensable d’empêcher toute compagnie qui viendra s’implanter sur les terrains visés de répéter les actions plus que répréhensibles de Ray-mont Logistiques. Aussi, compte tenu du manque de planification du territoire et de l’absence d’étude d’impact, ce qui était annoncé

comme une mesure de mitigation est devenu un amplificateur de nuisances sonores. En effet, la butte érigée par Ray-Mont Logistiques nous renvoie directement les sons émis par le CN et le Port de Montréal et crée un effet de réverbération insupportable. Le proverbe dit : « la nature a horreur du vide ». On dirait que nos dirigeants et industries veulent à tout prix combler le « vide » laissé par un des derniers terrains boisés dans l'Est de Montréal de Dickson à Pointe-aux-Trembles, ne réalisant pas tous les bienfaits de ces boisés. La preuve n'est plus à faire que ce soit pour contrer les îlots de chaleur, assainir l'air, favoriser la diversité biologique, lutter contre l'érosion des sols, améliorer la qualité des eaux, les arbres sont essentiels, surtout en milieu urbano-industriel. Un ruisseau, asséché par les industries il y a plusieurs décennies, court toujours sur ces terrains. À l'heure où la protection de l'environnement et la lutte contre les gaz à effet de serre ne sont plus qu'un sujet à la mode, mais bien une énorme préoccupation, il serait primordial de considérer le revitaliser.

Il est inquiétant de réaliser que nous sommes ici aujourd'hui en raison d'une mobilisation citoyenne sans précédent. En effet, les décideurs qu'ils soient fédéraux, provinciaux ou municipaux, n'ont jamais cru bon se pencher sur ces questions avant que nous les soulevions. Lorsque nous analysons le dépôt de la vision de la Ville de Montréal, les projets du Ministère des Transports et d'Hydro-Québec y sont exclus. Pourtant, ils auront un impact plus que significatif sur la planification du territoire et sur les enjeux socio-environnementaux.

Nous sommes aussi outrées que notre coopérative d'habitation, pourtant adjacente à la gare de triage Longue-Pointe, ait été exclue de la cueillette de données du bruit et des nuisances ambiantes comme constatés dans l'étude du climat sonore dans le secteur de planification Assomption-Sud-Longue-Pointe de la Ville de Montréal, déposée en mars 2019 devant vous. Nous sommes les premières résidences impactées par la construction et ce, que ce soit du nouveau poste de transformation d'Hydro-Québec, celui de la cour du CN ou encore de Ray-Mont Logistiques. Il est totalement aberrant de ne pas avoir cru pertinent de relever les niveaux de bruits chez nous. Considérant l'historique du dossier et sachant que le mouvement citoyen a pris naissance du quartier Maisonneuve-Longue-Pointe, nous comprenons difficilement qu'aucune donnée n'y ait été prélevée .

Il ne s'agit pas du syndrome « pas dans ma cour ». Nous croyons au développement économique de Montréal et du Québec. Simplement, ce développement ne peut se faire au détriment des résidents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Un bref survol des livres d'histoires qui traitent de notre quartier vous laissera informés sur les multiples balafres qui l'affligent. Nous désirons vous rappeler que lors de la première consultation publique tenue par l'arrondissement, la firme CAI Global, chargée de l'étude de marché des terrains, nous a expliqué, diapositive à l'appui, que ce type d'industrie ( transbordement et logistique) a été retenu pour ces terrains, notamment, en raison de la faible résistance sociale de notre quartier, qui est due au faible taux de scolarisation et du revenu familial moyen, inférieur au reste de l'île.

Nous vous recommandons de consulter ces documents, que vous trouverez dans notre bibliographie, car vous y trouverez une multitude d'informations.

Aussi, en ce qui a trait aux emplois promis, il s'agit d'emplois directement menacés par la prochaine révolution industrielle qui sera celle de la robotisation. Ces emplois seront appelés à disparaître au profit de machineries qui suffiront désormais aux tâches requises. Il ne s'agit, en aucun cas, d'une valeur ajoutée pour le quartier.<sup>2</sup>

Nous avons l'impression d'assister à une mauvaise représentation kafkaïenne, où les protagonistes sont incarnés par les différents comités gouvernementaux, économiques et industriels. Le déroulement de la pièce nous laisse devant un ensemble de décisions prises à l'avance, toutes plus incohérentes les unes que les autres, qui nous mènent à une conclusion que nous ne pouvons que qualifier de catastrophique.

Qu'en est-il de la valeur foncière de nos immeubles? Plusieurs ont acheté à fort prix dans notre quartier ces dernières années. On peut les comprendre! Notre petit coin de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve était de toute beauté, tranquille et plusieurs commerces de proximité y ont fait apparition. Investir dans un immeuble, cela représente le fonds de pension de l'un, une sécurité financière pour l'autre. Pourtant, avec l'arrivée de tous ces chantiers, devons-nous conclure que ces personnes ont investi à perte? Tout le travail des années passées pour revitaliser le quartier sera-t-il voué à l'échec, si les gens qui en ont les moyens, décident de désertir le quartier dû aux nuisances multiples? La municipalité est aussi perdante. Si les propriétaires d'immeubles envisagent de contester leur évaluation foncière et obtienne une diminution de celle-ci, les coffres de la ville en seront d'autant privés.

---

<sup>2</sup> <https://www.journaldemontreal.com/2018/07/07/la-moitie-des-emplois-seront-transformes-dici-15-ans> <https://www.lesaffaires.com/blogues/l-economie-en-version-corsee/1-emploi-sur-2-chamboule-par-les-robots-d-ici-2030/601446>

## NUISANCES ET QUALITÉ DE VIE



La terre sera utilisée pour réhabiliter le terrain, fortement contaminé. Photo : Radio-Canada/Anne-Marie Provost

Dans le « guidelines for community noises », préparé pour l'Organisation mondiale de la Santé et publié en 1995 par l'Université de Stockholm et l'Institut de Karolinska, on peut lire à la page 53 l'extrait suivant :

A number of studies have shown that equal levels of traffic and industrial noises result in different magnitudes of annoyance (Hall et al. 1981; Griffiths 1983; Miedema 1993; Bradley 1994a; Miedema & Vos 1998). This has led to criticism (e.g. Kryter 1994; Bradley 1994a) of averaged dose-response curves determined by meta-analysis, which assumed that all traffic noises are the same (Fidell et al. 1991; Fields 1994a; Finegold et al. 1994). Schultz (1978) and Miedema & Vos (1998) have synthesized curves of annoyance associated with three types of traffic noise (road, air, railway). In these curves, the percentage of people highly or moderately annoyed was related to the day and night continuous equivalent sound level,  $L_{dn}$ . For each of the three types of traffic noise, the percentage of highly annoyed persons in a population started to increase at an  $L_{dn}$  value of 42 dBA, and the percentage of moderately annoyed persons at an  $L_{dn}$  value of 37 dBA (Miedema & Vos 1998). Aircraft noise produced a stronger annoyance response than road traffic, for the same  $L_{dn}$  exposure, consistent with earlier analyses (Kryter 1994; Bradley 1994a). However, caution should be exercised when interpreting synthesized data from different studies, since five major parameters should be randomly distributed for the analyses to be valid: personal, demographic, and lifestyle factors, as well as the duration of noise exposure and the population experience with noise (Kryter 1994).

Annoyance in populations exposed to environmental noise varies not only with the acoustical characteristics of the noise (source, exposure), but also with many non-acoustical factors of social, psychological, or economic nature (Fields 1993). These factors include fear associated with the noise source, conviction that the noise could be reduced by third parties, individual noise sensitivity, the degree to which an individual feels able to control the noise (coping strategies), and whether the noise originates from an important economic activity. Demographic variables such as age, sex and socioeconomic status, are less strongly associated with annoyance. The correlation between noise exposure and general annoyance is much higher at the group level than at the individual level, as might be expected. Data from 42 surveys showed that at the group level about 70% of the variance in annoyance is explained by noise exposure characteristics, whereas at the individual level it is typically about 20% (Job 1988).

Aussi, en 2013, dans le quartier Pointe-Saint-Charles, la Direction de la santé publique du Québec a émis un avis de santé publique concernant les impacts sanitaires du bruit engendré par les activités ferroviaires de la compagnie CN. Vous trouverez les références de ce document dans notre bibliographie et nous vous conseillons fortement d'en prendre connaissance. Cet avis fait écho à nos inquiétudes quant aux problèmes de santé physique et psychologique avec lesquels nous sommes déjà aux prises en lien avec notre surexposition aux bruits émis par le CN et Ray-mont Logistiques. Nous n'osons même pas ajouter les chantiers à venir dans l'équation ni l'augmentation du trafic de camionnage, en hauteur (faut-il le rappeler ?) lorsque le fameux viaduc sera construit. Le revêtement choisi pour cette nouvelle route fait déjà des mécontents chez les résidents voisins de la place Curatteau. Ceux-ci ressentent des vibrations en permanence dues au camionnage plus que fréquent sur cette artère. Nous nous interrogeons sur les vibrations qui seront émises lorsque ce viaduc sera en construction, puis fonctionnel.<sup>3</sup>

Cet avis démontre aussi une corrélation entre le haut niveau de décibels entendus par les résidents et le manque de sommeil qui peut se traduire par une apparition ou une exacerbation de problèmes de santé physique et mentale graves. Il est important de considérer les bruits d'impacts auxquels nous sommes exposés. En effet, ces bruits sont généralement sous-estimés, étant donné leur très courte durée. Les effets en sont donc difficilement mesurables. En conclusion de ce rapport, la Direction de la santé publique du Québec offre plusieurs pistes de solutions quant à la réduction des niveaux de bruits. Une réglementation municipale qui encadrerait les limites permises permettrait de réguler le niveau de décibels émis à différentes périodes de la journée, et plus spécifiquement pour la nuit. Nous suggérons que ces balises s'appuient sur les données de l'OMS.

---

<sup>3</sup> [https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201805/15/01-5182018-autoroute-25-un-tremblement-de-terre-en-permanence.php?utm\\_categorieinterne=trafficdrivers&utm\\_contenuinterne=cyberpresse\\_vous\\_sugere\\_5182586\\_article\\_POS1](https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201805/15/01-5182018-autoroute-25-un-tremblement-de-terre-en-permanence.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_vous_sugere_5182586_article_POS1)

Avec l'arrivée du nouveau poste de transformation d'Hydro-Québec, ce sera une nouvelle source d'émission de bruits continus. Lors de la rencontre d'information tenue par Hydro-Québec, ils étaient rassurés, car les décibels émis par le poste de transformation seront inférieurs aux bruits émis par le reste des acteurs. Nous aurions aimé voir Hydro-Québec envisager s'installer sur le terrain des anciens entrepôts Steinberg de l'autre côté de la rue Hochelaga, qui sont à l'abandon, plutôt que dans un espace vert et humide. En effet, ce boisé sera rasé en partie par Hydro-Québec pour le poste de transformation, et le reste disparaîtra pour faire place au viaduc Souigny pour le port de Montréal. Encore un espace vert sacrifié. Hydro-Québec a affirmé ne pas vouloir exproprier le propriétaire des entrepôts Steinberg. Pourtant, lors des audiences portant sur le projet de loi 85 concernant le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal, le président de la chambre de commerce de Montréal, M. Michel Leblanc, a affirmé ceci : « s'il faut déplacer quelques résidences, déplaçons-les ». Le lendemain, il affirmait : « Je n'ai pas été informé que des expropriations seront nécessaires. Mais ce que je dis, c'est que le port de Montréal est un actif stratégique et qu'il est fondamental pour le développement économique du Québec. S'il faut exproprier quelques résidences, envisageons-le ». Pourquoi est-ce si facile d'envisager notre expropriation, mais pas celle d'un immense terrain vacant asphalté?

## PLANIFICATION ET ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Une autre aberration est celle du morcellement du PPU Assomption-Nord qui a été complété avant même la consultation sur Assomption-Sud. Nous sommes d'avis que ces deux quartiers voisins, en plein essors résidentiels et commerciaux, auraient bénéficié du fait d'avoir une planification simultanée de l'occupation du territoire.

Pendant que l'ancien maire d'arrondissement, M. Réal Ménard, ne cessait d'affirmer que nous n'avions besoin que d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour l'Assomption-sud, nous ne cessions de répéter que l'on voulait un programme particulier d'urbanisme (PPU) afin d'encadrer et planifier le type d'industries qui allaient s'installer sur les terrains avant d'envisager restreindre la hauteur des bâtiments ou de choisir la couleur des devantures.

De plus, l'enclavement du quartier Guybourg, pour ne citer que celui-ci, est une erreur de planification de territoire majeure du passé. Pourtant, nous ne voyons rien de concret dans les plans déposés par la ville qui pourrait remédier à ce préjudice subi depuis trop longtemps par ces résidents. Nous croyons, là encore, que la planification du territoire n'est pas optimale.

Avec tous les chantiers à venir (prolongement de L'Assomption, viaduc sur Notre-Dame, Hydro-Québec, port de Montréal) nous sommes très inquiètes de la cohérence des différents tracés et des impacts que ces grands travaux auront sur notre vie au quotidien.

Le ministère de la Santé et des Services Sociaux désigne l'acceptabilité sociale comme un processus de discussion entre toutes les parties prenantes d'un dossier menant à un consensus et à des normes balisant la suite du dossier<sup>4</sup>. Nous désirons donc être partie prenante de cet éco-parc industriel de la grande Prairie. Nous voudrions être consultés et avisés selon l'avancement des projets. Nous avons été trop souvent mis devant le fait accompli. Nous avons dû accomplir une multitude d'actions au cours de ces trois dernières années, afin de faire entendre nos voix haut et fort. Nous croyons avoir démontré notre bonne foi et désirons que nos voisins corporatifs nous traitent avec le respect qui nous revient.

Nous pouvons affirmer, sans l'ombre d'un doute, que tout projet retenu pour cet éco-parc industriel devra obtenir l'acceptabilité sociale d'abord. Il est vrai qu'il est peut-être plus long et plus ardu de mener un projet à terme avec ces conditions, mais nos gouvernements ne peuvent plus faire la sourde oreille et permettre n'importe quoi à n'importe quelle entreprise, simplement parce que celle-ci laisse miroiter quelques emplois et un compte de taxes.

De plus, en effectuant des recherches sur la Canadian Steel Foundries, nous avons trouvé un avis daté de 2004 du Conseil du patrimoine de Montréal demandé par le cabinet du maire et du conseil exécutif de l'époque. On y lit entre autres que le site représente un patrimoine historique important. Malgré la destruction trop rapide de ses bâtiments, la ville devrait maintenant tenir compte des travailleurs de cette fonderie. En effet, la Canadian Steel Foundries est liée de très près au développement économique du Canada et du Québec, ayant œuvré pendant 100 ans à fabriquer les plus grosses pièces d'acier coulé du monde. La CSF a usiné plusieurs des turbines présentes dans nos barrage hydro-électriques. En effet, le permis de démolition a été émis avant la visite du Conseil du Patrimoine. Selon ce dernier, nous aurions dû intégrer aux structures des bâtiments futurs au moins une partie des bâtiments de l'usine, un peu comme pour les « Shop Angus ». L'exemple des usines Angus a démontré qu'il était possible de décontaminer un terrain, même en conservant les bâtiments. Nous pensons qu'il s'agit, là encore, d'un exemple de mauvaise planification.

---

<sup>4</sup> <http://www.msss.gouv.qc.ca/professionnels/sante-environnementale/bruit-environnemental/l-acceptation-sociale/>

## CONCLUSION

En conclusion, nous avons dû travailler d'arrache-pied, en compagnie des gens impliqués dans le mouvement « Mobilisation 6600 » pour pouvoir avoir la chance de déposer ce mémoire devant vous aujourd'hui.

Nous croyons qu'en 2019, il est nécessaire de « rêver mieux », comme le dit la chanson. Ce n'est plus seulement une question de valeur ou de croyance, mais bien une nécessité de faire attention à notre planète, car c'est la seule que l'on a. Tous les paliers décisionnels devraient s'inspirer de ce qui se fait de mieux à travers le monde. Ils pourraient ainsi déposer une vision novatrice qui répond, dans son ensemble, aux attentes des citoyens.

La vision déposée par la ville de Montréal est noble, certes. Toutefois, nous sommes déçus du manque de données probantes et du manque d'études de marché. Nous avons l'impression de rester sur notre appétit et de ne pouvoir se prononcer sur aucun projet concret. Il aurait été intéressant d'apprécier des propositions réelles de projets qui verront le jour dans cet éco-parc. Malheureusement, à ce jour, il n'y a que les projets qui ont déjà été annoncés et qui ne seront pas assujettis aux règlements futurs. Nous nous sommes donc résignées à éveiller votre esprit critique, afin qu'un cadre législatif qui répond à nos attentes et à nos préoccupations soit élaboré à la suite de vos recommandations.

Nous souhaitons donc, par le dépôt de ce mémoire, obtenir des réponses à nos nombreux questionnements et ainsi soulever un débat démocratique duquel se dégagera une vision durable pour ce vaste environnement. Vision qui tiendra également compte de la qualité de vie des résidents, humains ou non, permettant une cohabitation harmonieuse de tous les acteurs.



## BIBLIOGRAPHIE

Vous trouverez une courte médiagraphie d'articles parus dans les journaux depuis 2016 au sujet du terrain visé par la consultation en cours et d'autres documents pertinents.

Étude de CAI Global :

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_MHM\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/resume\\_etude\\_cai\\_global.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/resume_etude_cai_global.PDF)

Journal Métro – première consultation en janvier 2017

<https://journalmetro.com/actualites/montreal/1083344/pole-logistique-les-citoyens-decus-de-la-consultation/>

Journal La Presse – première consultation en janvier 2017

<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201701/28/01-5064049-la-future-cite-de-la-logistique-divise-hochelaga-maisonneuve.php>

Radio-Canada – la Ville de Montréal se fait accorder le droit d'en appeler de la décision de la Cour Supérieure

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1126122/montreal-appel-decision-raymont-logistiques-mercier-hochelaga-maisonneuve>

Radio-Canada – 14 mai 2018 – Annonce du prolongement de l'Assomption et du viaduc pour le Port de Montréal

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1100951/transport-marchandise-maritime-mercier-hochelaga-maisonneuve>

Conseil d'administration de Cargo M, où l'on constate que Charles Raymond, propriétaire de Ray-Mont Logistiques, siège aux côtés de l'administration portuaire de Montréal, du Ministère de l'Économie et de l'Innovation, de Transports Canada, du Canadien National, du Canadien Pacifique et du Fonds de solidarité FTQ, entre autres.

<http://www.cargo-montreal.ca/fr/qui-sommes-nous/conseil-administration/>

Avis de contamination – 5227, rue Notre-Dame Est

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COLLECTIONS\\_GENERALES/REP\\_COLLECTIONS/REP\\_TERRAINS\\_CONTAMINES/CONTENUS\\_PDF\\_TERRAINS\\_CONTAMINES/22392277.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COLLECTIONS_GENERALES/REP_COLLECTIONS/REP_TERRAINS_CONTAMINES/CONTENUS_PDF_TERRAINS_CONTAMINES/22392277.PDF)

Avis de délivrance d'une approbation d'un plan de réhabilitation – 5227, rue Notre-Dame Est

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COLLECTIONS\\_GENERALES/REP\\_COLLECTIONS/REP\\_TERRAINS\\_CONTAMINES/CONTENUS\\_PDF\\_TERRAINS\\_CONTAMINES/7610-06-01-00096-10.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COLLECTIONS_GENERALES/REP_COLLECTIONS/REP_TERRAINS_CONTAMINES/CONTENUS_PDF_TERRAINS_CONTAMINES/7610-06-01-00096-10.PDF)

Avis du Conseil du Patrimoine – novembre 2004

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL\\_PATRIMOINE\\_MTL\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/A04-MHM-01.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/A04-MHM-01.PDF)

ROY, Gabrielle - Bonheur d'occasion, paru en 1945: lecture suggérée par l'ancien Maire d'arrondissement, M. Réal Ménard

---

## **Pour un milieu de vie vert, écologique et agréable**

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique  
de l’OCPM sur l’avenir du terrain Assomption sud —  
Longue-Pointe

MARIE-PIER BÉLAND

JÉRÔME CHARAOUI

GABRIEL DUMAS

KARINE HAMEL

LAURENCE JUTRAS

DELPHINE LABRECQUE-SYNNOTT

DAVID B. LACHANCE

PHILIPPE ROBERGE

LOUIS-PHILIPPE VÉRONNEAU

18 avril 2019

## Introduction

Dans le cadre de la consultation publique de l’OPCM sur l’avenir du terrain désigné comme “Assomption sud — Longue-Pointe”, nous – résidentes et résidents de la coopérative Le P’tit train de Viauville – souhaitons nous exprimer.

En effet, les travaux prévus sur un terrain qui constitue littéralement notre cours arrière nous inquiètent. Déjà, les aménagements faits par *Ray-Mont Logistics* ont eu des impacts négatifs sur notre qualité de vie, notamment en ce qui a trait à l’augmentation du bruit et de la poussière.

## Vivre dans un milieu vert et écologique

Notre coopérative est située dans ce que l’arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve nomme le “Quartier vert Maisonneuve”. Plusieurs d’entre nous avons choisi d’établir résidence dans ce quadrilatère pour sa tranquillité et pour ses aménagements urbains mettant en valeur les espaces verts.

De plus, les espaces en friche et les boisés situés sur et en bordure du terrain “Assomption sud — Longue-Pointe” ont un charme indéniable et contribuent grandement à notre qualité de vie. Malgré le fait qu’ils ne soient pas activement entretenus par la Ville, les boisés au nord du boulevard Notre-Dame, à l’est de la rue Ida-Steinberg et au sud de la rue Hochelaga jouent un rôle environnemental et social important pour nous.

Pour faire simple, nous ne voulons pas devenir voisin-e-s d’un parc industriel gris, pollué et polluant.

Nous souhaitons ainsi la préservation dans leur intégralité des trois zones boisées précédemment décrites sur le terrain “Assomption sud — Longue-Pointe” ainsi que la préservation dans leur intégralité des zones humides actuellement présentes.

Nous voulons également la décontamination complète des sols sur le terrain “Assomption sud — Longue-Pointe” et la mise en valeur des espaces verts présents, tout en conservant leur caractère semi-sauvage.

Nous voyons ainsi d’un très bon œil la proposition par un autre collectif de citoyen-ne-s de réhabiliter l’ancien ruisseau Molson et de créer un réseau de parcs continu entre la rue Notre-Dame et la rue Gouin, suivant le tracé de cet ancien ruisseau. La possibilité de se déplacer à vélo ou à pied du sud au nord de la ville sans jamais quitter le réseau de parcs nous enchante et permettrait de désenclaver l’est de la ville.

## **Vivre dans un milieu paisible**

Avec la rue Notre-Dame et le port de Montréal au sud et le chemin de fer à l'est, le secteur Viauville était déjà relativement bruyant. Avec l'arrivée de *Ray-Mont Logistics* et la construction de la butte de terre à l'est de notre coopérative, il y a beaucoup de plus de bruit et de poussière dans l'air et dans nos appartements. De surcroît, cette butte reflète et amplifie le bruit causé par les travaux d'entretien de wagons effectués par le CN sur le chemin de fer derrière chez nous.

Avec l'aménagement d'un parc industriel, nous avons peur que notre milieu de vie devienne plus bruyant, qu'il y ait plus de poussière et que les activités nocturnes génèrent de la pollution lumineuse affectant notre sommeil.

Or, en plus des conséquences plus immédiates sur notre qualité de vie, de plus en plus d'études démontrent que les effets de la pollution et du bruit ont un effet néfaste sur la santé des personnes. Maladies pulmonaires, maladies cardiovasculaires et cancer sont associées à la pollution de l'air, en particulier pour les personnes à proximité de grandes artères et d'industries. Les effets de la pollution sonore sur le stress, la santé mentale et les maladies cardiovasculaires sont également documentés. Dans ce contexte, nous considérons que la végétation environnante, en absorbant une partie de la pollution atmosphérique et en réduisant le bruit est une nécessité pour la santé des personnes qui habitent le secteur.

Ainsi, si la construction d'un parc industriel sur le terrain "Assomption sud – Longue-Pointe" est retenue, nous souhaitons que les activités industrielles soient concentrées le plus à l'ouest du terrain possible et que l'est du terrain deviennent un espace vert tel que décrit à la section précédente.

Établir des barrières végétales denses et visuellement attrayantes – efficaces en été comme en hiver – entre les zones habitées autour du terrain et les zones utilisées à des fins industrielles pour contrer la pollution visuelle, le bruit et la poussière serait selon nous un minimum au niveau de l'acceptabilité sociale d'un tel projet.

Une butte de terre comme celle érigée par *Ray-Mont Logistics* n'est ni attrayante, ni écologique, augmente le niveau de bruit et crée un important problème de poussière qui n'était pas présent auparavant. Cette méthode n'est donc ni efficace ni souhaitable pour pallier aux désagréments causés par la construction d'un éventuel parc industriel.

## **Nous ne souhaitons pas habiter en bordure d'une autoroute**

Nous avons peur que la prolongation du boulevard Souigny et de la boucle routière de 9 mètres de haut au nord-est du terrain Assomption sud proposée par le MTQ et la Ville de Montréal soit une source de pollution

visuelle et sonore importante et qu'elle augmente les niveaux de poussière et de pollution atmosphérique. Nous proposons donc d'éviter de construire en hauteur et de privilégier des passages souterrains pour les camions.

Nous proposons également de séparer physiquement les constructions routières du reste du terrain par l'aménagement de barrières acoustiques végétales efficaces et visuellement attrayantes.

Nous souhaitons finalement que les constructions routières soient le plus éloigné possible des zones habitées en bordure du terrain "Assomption sud — Longue-Pointe".

## **Conclusion**

Face à l'urgence d'agir concrètement pour freiner le réchauffement climatique, il est important pour nous de marquer notre opposition à la minéralisation de terrains qui jouent un rôle écosystémique important. Le terrain "Assomption sud — Longue-Pointe" et les boisés qui l'entourent ont le potentiel de participer non pas au développement économique, mais bien au développement environnemental de l'est de Montréal.

Il n'en tient qu'à nous d'en faire un grand espace vert et écologique accessible à une population qui a trop souvent été laissée pour compte au profit d'intérêts économiques.