

Ray-Mont Logistiques, estafette du port de Montréal

Mémoire déposé à l'OCPM
dans le cadre de la consultation publique sur le PUM 2050

par

Elisabeth Greene
Montréalaise, Mère au front et Membre de Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM

Novembre 2024

Bonjour,

J'habite Montréal depuis 34 ans, près du port depuis 16 ans. Et depuis 8 ans, je me bats aux cotés de nombreux autres citoyens, pour une cohabitation respectueuse et pour une qualité de vie décente dans notre quartier, dans notre ville.

À la lecture de mon texte, j'espère que vous serez en mesure de bien comprendre la réalité- terrain vécue par des dizaines de milliers de citoyens qui habitent l'Est de Montréal et plus particulièrement l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM).



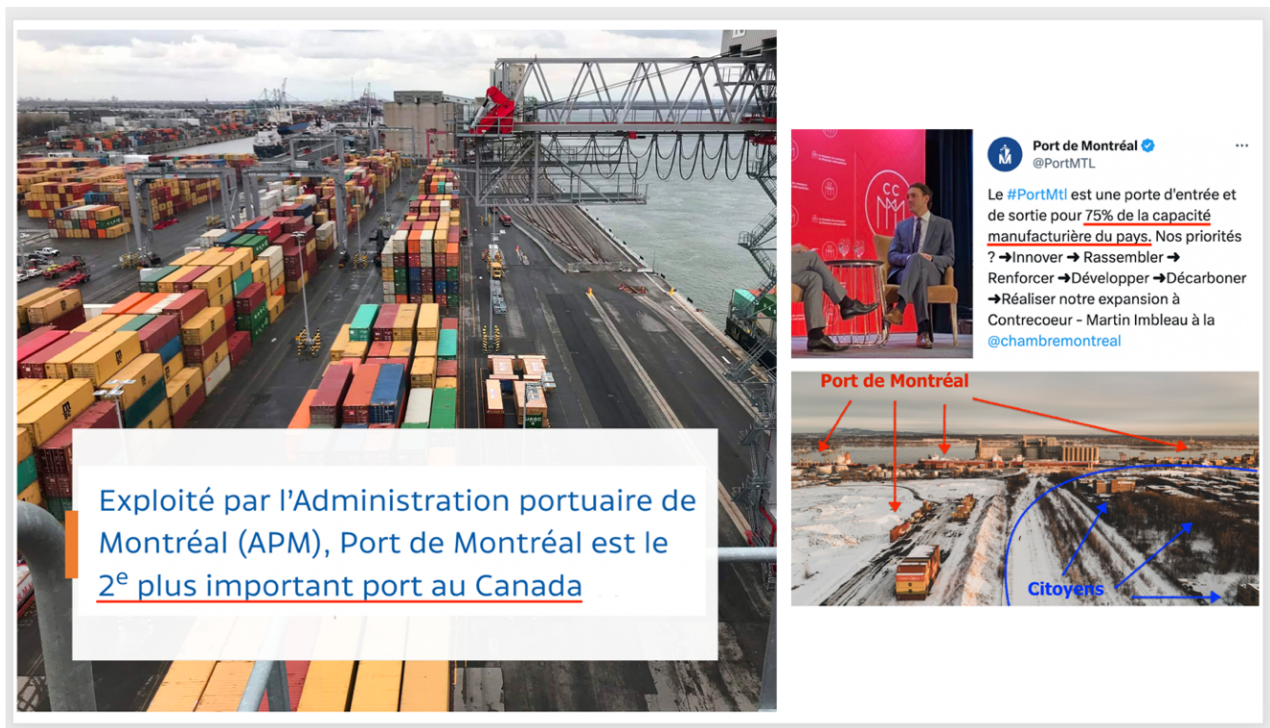
LE PORT S'IMPOSE

L'augmentation constante des activités du port de Montréal, doublée de l'absence complète de compensations à la hauteur des nuisances subies, représente un grave problème pour la population.

Si Montréal a cette particularité d'accueillir un port en son territoire, il est important de tenir compte de tout ce que ça implique pour les habitants qui se voient imposer de très grandes nuisances liées aux activités industrialo-portuaires. C'est pourquoi il est essentiel de porter une sérieuse réflexion sur cette cohabitation, qui doit se faire dans le respect de la population, tout comme il est nécessaire de réfléchir aux compensations qui devraient être assumées par l'institution même, de manière plus que légitime.

Le port de Montréal dessert tout le Québec, le Canada et même une partie des États-Unis. Ainsi, c'est nous, principalement les résidents de l'est de l'île, qui subissons quotidiennement les impacts de ses activités nuisibles, et ce, pour tout le reste du pays et une partie de l'Amérique du Nord.

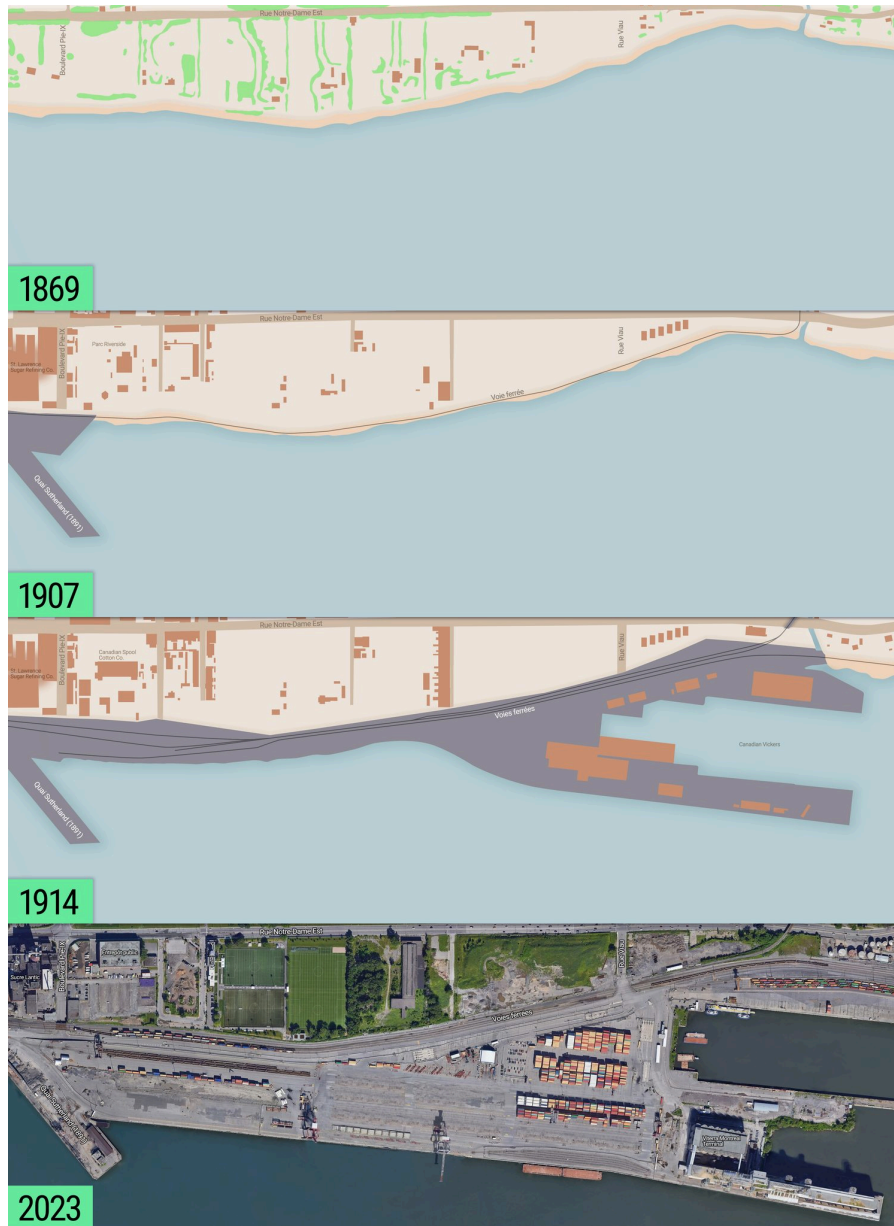
La superficie du port est de 6.4 millions de mètres carrés bétonnés : 6.4 millions de mètres carrés d'îlot de chaleur, auquel s'ajoutera l'îlot de chaleur de 762 000 mètres carrés à Ray-Mont Logistiques (RML).¹



Le port gruge notre territoire, s'accapare les berges en nous coupant du fleuve, balance ses polluants dans l'air que nous respirons, détruit des espaces verts, des milieux de vie, pour y implanter d'immenses plateformes de conteneurs et pour y asphalter de nouvelles routes, que son bataillon de camions, toujours grandissant, utilisera.²

¹ <http://cgag.ca/membres/fichiers/Port%20de%20Montreal%20en%20chiffres.pdf>

² <https://www.facebook.com/renardfrakediteur/posts/pfbid0aLFjxHiAZUtNj1MNLvKRds5YFv8F5igs545MDVpivuA4GUwskScQ2zLFzEIRtBuol>



Et la Ville ne demande rien en retour. Plus encore, elle ajuste son développement urbain aux besoins du port, mais aux frais et au détriment de ses citoyens. C'est le cas avec le développement qui fait l'objet de cette consultation.

Nos dirigeants prônent le commerce local et circulaire. Avec raison, puisque les arguments économiques, écologiques et éthiques pleuvent. Or, actuellement, tout est mis en place pour favoriser un type de commerce qui est complètement à l'opposé de ce beau principe. Montréal en est à planifier la façon de réaménager le territoire en fonction d'un joueur qui favorise un commerce international à circuit long, plutôt qu'un local à circuit court.

Comprenez-moi bien, je ne nie pas qu'on ait besoin du commerce international. Mais réfléchissons à quel point le fait de déployer des infrastructures selon les besoins de ce dernier, contribue à son expansion et encourage les habitudes de surconsommation provenant de circuits longs, polluants et

majoritairement très peu éthiques³, le tout au détriment du commerce local. N'est-ce pas là, une bien mauvaise direction que nous prenons?

Jusqu'à dernièrement, le port de Montréal devait s'en tenir au sud de la rue Notre-Dame. Après des années à y travailler, puisque la Ville lui refusait⁴, il a finalement réussi à s'immiscer et à traverser au nord via Ray-Mont Logistiques. Ce dernier, étant ni plus ni moins qu'une expansion portuaire, porte cette responsabilité à titre indépendant et s'insère de force dans les quartiers afin que le port puisse se déresponsabiliser de la destruction du milieu de vie qu'il envahit comme il sait si bien le faire.⁵

Le Port avait eu, jusque-là, la capacité de s'étendre, principalement sur son district ouvrier en déclin, sa zone d'entrepôt ainsi que sur les friches industrielles adjacentes liées à la désindustrialisation en marche. Mais les terrains disponibles se raréfiaient et il était à présent inséré dans le tissu urbain de la métropole québécoise. Le Port commença à faire pression sur les espaces urbains limitrophes. La ville refusa de le laisser s'étendre aux dépens du tissu urbain, notamment au Nord de la rue Notre-Dame Est, ou encore sur la pointe de l'île. Le Port fut donc sommé d'optimiser son territoire pour répondre à l'accroissement de ses trafics, de moderniser ses installations existantes et d'aménager de nouveaux espaces afin d'accroître sa capacité de manutention et de stockage des conteneurs sans s'agrandir aux dépens de la ville.

Connu pour être délinquant et mauvais citoyen corporatif, RML prévoit imposer l'une des plus grandes plateformes de conteneurs en Amérique du Nord, juste à côtés de quartiers habités... à 45 mètres des résidences, dont un CHSLD... à moins de 300 mètres d'encore plus de résidences, de deux centres communautaires et d'un parc pour enfants.

Et il le fera malgré la non-acceptabilité massive pourtant clairement nommée par la population. En effet, **le quartier en entier a manifesté publiquement et officiellement, son opposition totale au projet.**⁶ Le port continue malgré tout à obliger l'augmentation de ses activités dans nos milieux de vie, en infligeant au passage tous les impacts qui en découlent sur notre bien-être et notre santé. Ces impacts sont par ailleurs non évalués, ni au niveau de la santé, ni au niveau de l'environnement et ce malgré les nombreuses demandes citoyennes.

Alors, j'ose poser la question : **jusqu'à quel point laisserons-nous le port s'étendre sur le territoire montréalais?** À quel moment lui dirons-nous « Ça suffit. L'espace est saturé et la cohabitation saine n'est plus possible. Il en va du bien-être et de la santé de notre population » ?

Effectivement, la proximité des installations portuaires, dont celle de Ray-Mont Logistiques, pose des risques significatifs pour la santé des résidents et la Ville doit en tenir compte. La pollution de l'air en

³ https://www.youtube.com/watch?v=Fuf5KEHTa7I&ab_channel=VideoBrol

⁴ Jugie, A-H. (2017). Les relations ville-port selon une approche territoriale - Le cas de Montréal. Université de Montréal

⁵ <https://histoiremhm.org/archives/fonds-comite-des-citoyens-caty-bruneau>

⁶ <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/declaration-conjointe-front-commun-contre-la-venue-de-ray-mont-logistiques-38722>

particulier est liée à une série de problèmes dont l'asthme, les maladies respiratoires chroniques et les maladies cardiaques. Les particules fines et les autres polluants émis par les navires et les camions ont été identifiés comme des causes directes de détérioration de la santé dans les communautés portuaires. En outre, les bruits excessifs peuvent provoquer des problèmes de sommeil, de stress et d'hypertension, tandis que la pollution lumineuse des installations portuaires nuit au rythme circadien naturel des résidents.⁷

Rappelons que **Charles Raymond** a lui-même admis, lors d'une rencontre avec les citoyens, que *son bruit allait être l'enfer*.⁸



Bien que le port s'en dissocie systématiquement en le citant comme seulement l'un de ses partenaires, Ray-Mont Logistiques y est incontestablement affilié. Ainsi, les pratiques quérulentes et intimidantes de l'entreprise, qui mettent en péril les finances de la Ville et le bien-être des citoyens doivent être dénoncées par toutes les instances dont le port de Montréal.

Notons également que RML met de l'avant les mêmes pratiques envers le ministère de l'Environnement de la lutte contre les changements climatiques de la faune et des parcs (MELCCFP) lorsqu'il n'obtient pas la permission d'opérer 24/7.

⁷ <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-11-11/un-parc-nature-ou-de-l-asphalte.php>

⁸ <https://www.facebook.com/resisteretfleuir/videos/498085414702930> minute 2 :53

COHABITATION IRRESPECTUEUSE DE LA POPULATION – INÉQUITÉ DES QUARTIERS

D'abord, il faut bien comprendre que le secteur est complètement saturé d'activités industrielles et industrialo-portuaires. L'Observatoire des Milieux de Vie urbains (OMV) le confirme dans son rapport où il décrit ledit secteur Assomption-Sud-Longue pointe (ASLP) - où se trouve le terrain de Ray-Mont Logistiques - comme étant **le pire des 132 cas de cohabitation qu'ils ont étudié à travers le monde.**⁹

Ayant cette donnée main, lorsque l'on prévoit ajouter de nouvelles routes dans ce même secteur hyper-fragilisé, pour répondre encore une fois aux impératifs du port de Montréal et de ses partenaires, on va complètement à l'encontre d'une interface permettant aux citoyens de bien vivre le partage du territoire.

Sans compter que le trafic induit nous ramènera inévitablement à la case départ d'ici quelques années : le même problème, sinon plus lourd, reviendra immanquablement. Alors que ferons-nous? Ajouterons-nous encore des nouvelles routes en sacrifiant notre territoire, toujours au détriment de l'environnement et de la population?

Aucune nouvelles routes ne doit être construite dans Assomption-Sud.

Tous les espaces verts restants doivent y être préservés et davantage doivent être créés.

Ray-Mont Logistiques doit quitter.



Crédit photo : Émilie Pelletier

⁹ https://omv.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/90/OMV-ASLP-2021_FicheSynthese1_Demystifier-l-ecoparc-industriel.pdf

Un élément important est systématiquement balayé par trop d'acteurs : les 100 wagons de trains quotidiens que Ray-Mont compte faire traverser, aller-retour, dans tout l'Est de la Ville et au beau milieu des résidences. On parle donc de 200 wagons qui passeront dans les fenêtres de milliers de foyers, toujours sans études d'impact et sans mesures de mitigation prévues d'une quelconque manière.

Autre élément important qui passe constamment sous silence, est la manière dont le port s'insère dans les milieux de vie, en créant des enclaves qu'il entoure à la manière d'un serpent qui étouffe lentement mais sûrement sa proie. Les nuisances découlant de ses activités viennent à être tellement oppressantes que les lieux ne sont plus habitables.

Pour n'en citer qu'un, prenons l'exemple de l'enclave Caty-Bruneau qui donnait accès au fleuve et où les citoyens ont bien essayé de protéger leur qualité de vie en demandant des mesures pour apaiser les trop fortes nuisances. **À bout de souffle, ceux-ci en sont venus à demander à être expropriés.**

Mais ce n'est toutefois pas le port qui a défrayé les coûts de cette expropriation, c'est le gouvernement du Québec. **Comme dans le cas de Ray-Mont Logistiques, ce sont les contribuables qui ont payé de leur poche pour que le port puis envahir peinairement LEUR territoire.**



Photos de l'atelier d'histoire MHM¹⁰

¹⁰ <https://www.facebook.com/AtelierMHM>

L'iniquité environnementale que nourrit l'ajout d'infrastructures industrialo-portuaires dans MHM est flagrante, et la santé des citoyens est mise en jeu. En témoignent les spécialistes comme la Dre Claudel Pétrin-Desrosiers dont les observations confirment les données fournies par la direction de la santé publique de Montréal. La présidente de l'Association du Québec des médecins en Environnement (AQME), qui pratique également dans le quartier en tant que médecin de famille, est quotidiennement mise devant les impacts négatifs du manque de verdure et du fardeau lié à la pollution atmosphérique.¹¹ Sans parler de l'espérance de vie qui est neuf fois moins élevée que dans l'ouest de la Ville.¹²

Ainsi, des experts en santé et en environnement rassemblés dénoncent les problèmes respiratoires, ainsi que les enjeux de santé liés aux îlots de chaleur et à la pollution atmosphérique qui affectent la population de l'Est de Montréal, en réclamant des études sur les impacts que présentent les futurs développements. Ils vont même jusqu'à qualifier ASLP de « Poumon noir de Montréal »,¹³ secteur doté d'un taux de canopée de 4,73% (chiffre datant d'AVANT la destruction des boisés Assomption et Beni Hana).

Indices de canopée

Ville de Mtl (agglomération) : 25% (et vise 26% d'ici 2025)

MHM : 19 %

ASLP : 4,73%

Dans le rapport de la Fondation du Grand Montréal et Vivre en Ville, qui met en lumière les signes vitaux de la métropole sur les iniquités territoriales, il est mentionné des « risques environnementaux » des populations vulnérables qui « sont très clairement surexposés à la pollution émise par les voies de circulation majeures. Et lors de périodes de fortes chaleurs, cette pollution est d'autant plus dommageable que les fortes températures contribuent à faire augmenter les concentrations de plusieurs polluants, dont ceux émis par le trafic routier ». ¹⁴ Quelle logique guide alors nos décideurs pour penser à ajouter une infrastructure routière dans un secteur si vulnérable?

Nous imaginons bien la pression que reçoit la Ville des différents acteurs économiques, mais que ce soit entendu une fois pour toutes, le bien-être et la santé des citoyens doivent passer avant les intérêts économiques des industries et du port de Montréal.



¹¹ <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-11-11/un-parc-nature-ou-de-l-asphalte.php>

¹² https://www.huffpost.com/archive/gc/entry/de-louest-a-lest-de-montreal-une-esperance-de-vie-raccourcie_n_9247444

¹³ <https://www.ledevoir.com/societe/sante/760185/developpements-industriels-le-poumon-noir-de-montreal-inquiete-les-experts>

¹⁴ https://www.ledevoir.com/environnement/823056/quartiers-defavorises-montreal-sont-plus-exposes-risques-climatiques?fbclid=IwY2xjawGXaUdleHRuA2FibQixMAABHd0sV5DjK44zibcZntUUajEoLpEzroO4Yz-cxXrgIkUWto9kvThr3CLUlw_aem_LNIKtLaTD1TzdssLhe0Msg

L'IMPORTANCE DES ESPACES VERTS ET DE LEUR CONNECTIVITÉ POUR LA BIODIVERSITÉ

L'urgence climatique le commande, il est plus que jamais important de réaliser l'importance des espaces verts en milieu urbain, puisqu'ils jouent un rôle fondamental pour la biodiversité et pour le maintien de l'équilibre écologique directement lié la protection de la santé publique.

Cependant, dans l'est de Montréal, ces espaces se trouvent de plus en plus menacés par toutes sortes de développements, dont celui de Ray-Mont Logistiques, et qui exercent une pression croissante sur les environnements urbains. La diminution alarmante du peu d'espaces verts, engendre des impacts majeurs sur la biodiversité (qui, par ailleurs, s'effondre à grande échelle¹⁵).

Le secteur Assomption-Sud a été désigné comme **noyau de biodiversité** dans le *Plan directeur de biodiversité de MHM*¹⁶. Une faune impressionnante le fréquente, dont des centaines d'oiseaux et une dizaine d'espèces à statut particulier y ont été répertoriées. Notamment le papillon monarque qui est en voie de disparition.¹⁷



Les infrastructures routières et industrielles, fragmentent le territoire en créant des barrières physiques qui isolent les différentes parties de l'écosystème urbain, empêchant les espèces de se déplacer librement et de maintenir un équilibre biologique. Cette forme de division territoriale affaiblit la résilience des écosystèmes et les rend plus vulnérables aux changements climatiques.

Ainsi, la détérioration de ce terrain, par la construction d'une nouvelle route et\ou d'une gigantesque plateforme de conteneurs, entrainerait un important déclin de la biodiversité et la perturbation des écosystèmes dans un secteur déjà très fragilisé.

¹⁵ <https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impact-recherche/3-choses-a-savoir-sur-la-crise-de-la-biodiversite/>

¹⁶ https://www.realisonsmtl.ca/biodiversite_mhm

¹⁷ <https://www.natureconservancy.ca/fr/nos-actions/ressources/especes-en-vedette/insectes-et-araignees/le-monarque.html#:~:text=Quel%20est%20le%20statut%20de,esp%C3%A8ce%20en%20voie%20de%20disparition.>

CONCLUSION

Si nous résumons, pour répondre à la volonté de croissance du port, Montréal accentuerait non seulement l'immense fracture industrielle entre Mercier et Hochelaga-Maisonneuve, ce qui entraverait la mobilité humaine et fragmenterait le peu d'écosystèmes restants dans ce secteur, mais aggraverait également les nuisances et l'injustice environnementale que subit déjà depuis trop d'années la population de l'Est de Montréal.

En accordant les dérogations demandées par Ray-Mont Logistiques, Montréal contribuerait à l'implantation et le déploiement du projet, aux frais de la population qui s'y oppose depuis plus de 8 ans.

Il est crucial la Ville fasse preuve du courage nécessaire pour défendre son territoire et ses citoyens.

En vous remerciant pour votre travail et pour votre écoute, je vous laisse sur une image d'un monde meilleur.

