



Montréal, le 1er novembre 2024

*Par courriel*

**Objet : Consultation publique sur le site Ray-Mont Logistiques – Secteur Assomption Sud – Réponses aux questions citoyennes**

Aux commissaires,

Vous trouverez dans les pages qui suivent les réponses aux questions supplémentaires de citoyens et citoyennes, telles que transmises le 26 octobre dernier. À des fins de clarté, nous avons retranscrit uniquement les questions qui s'adressaient à l'entreprise dans un tableau afin d'y répondre le plus directement possible.

Au plaisir,

Noms	Questions	Réponses
Carole Fortin	<p>Quels seront les impacts hors site notamment au niveau de la circulation, du nombre de camions qui entrent et sortent du site, les heures et la fréquence de ces entrées et sorties (ex 2 camions aller-retour aux 2 minutes), le trajet, les rues empruntées, le périmètre qui sera affecté.</p>	<p><b>Cette question ne concerne pas les modifications demandées dans le cadre de la présente consultation.</b></p> <p><b>Les camions qui transiteront par le site n'appartiennent pas l'entreprise, mais plutôt à l'ensemble des acteurs de l'industrie du transport et de la logistique. Nous ne pouvons pas répondre pour eux quant à leurs déplacements.</b></p> <p><b>Rappelons qu'en rapprochant nos activités sur le site Notre-Dame, à quelques mètres du port, nous pourrons réduire de 88 % la distance parcourue par le camionnage du grand Montréal sur les routes locales, en plus de diminuer de 82 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à nos activités. Au final, c'est un tiers du trafic lourd total qui sera retiré de la rue Notre-Dame.</b></p>
	<p>Idem pour le train, les heures et la fréquence</p>	<p><b>Cette question ne concerne pas les modifications demandées dans le cadre de la présente consultation.</b></p> <p><b>Rappelons que les activités ferroviaires sont déjà autorisées sur le site et qu'il n'y a pas de réglementation municipale sur l'implantation d'un rail et ce type d'activité est déjà autorisé par le zonage. Cela a été reconnu par la Cour d'appel du Québec.</b></p> <p><b>Nous ne pouvons pas répondre pour les entreprises ferroviaires quant à leurs déplacements.</b></p> <p><b>Au-delà de l'article 89 et en raison de l'entente avec la Ville de Montréal, les activités de triage et le déplacement des wagons sur le site seront réalisés à basse vitesse, dans une zone plus éloignée des résidences. C'est le travail de concertation avec la Ville de Montréal qui a rendu le tout possible.</b></p>
	<p>Les arbres qui seront plantés auront quelle hauteur, quelle largeur?</p>	<p><b>Les arbres plantés devront respectées minimalement les exigences du règlement d'urbanisme de l'Arrondissement, dont voici un extrait (art. 384) « Un arbre visé au premier alinéa doit avoir un tronc d'un diamètre égal ou supérieur à 35 mm mesuré à une hauteur de 1,3 m à partir du sol (DHP). Lorsque plus de dix (10) arbres sont</b></p>

		<p><b>exigés, ceux-ci doivent provenir d’au moins trois essences d’arbres différentes, dont au moins un conifère.</b></p> <p><b>Rappelons que la plantation d’arbres sera réalisée sur le pourtour du site et que les modifications demandées permettent d’augmenter à 4 % le verdissement du site, comparativement à aucun verdissement, sans entente.</b></p>
	Ray-Mont prévoit combien de personnes iront sur le site en vélo?	<p><b>Ray-Mont Logistiques souhaite encourager le transport actif pour ses employés. Bien que le règlement d’urbanisme exige la présence d’au moins 31 cases pour vélos sur le site, l’entreprise propose d’aménager un espace qui pourrait en contenir environ 3 fois plus (93 cases).</b></p>
Patricia Clermont	<p>Sachant que le bruit est très difficile à mitiger et qu’en fait, les meilleures façons de contrer la propagation du bruit est de le faire le plus près possible de l’émission du bruit. J’ai beaucoup de mal à comprendre comment le bon emplacement de murs par rapport à des véhicules en mouvement, et alors que l’on peut envisager non pas tant un « débouchonnement » du camionnage, mais bien une augmentation de celui-ci. Exemple du changement des alarmes de recul des véhicules circulant dans le Port.</p>	<p><b>Ce sujet ne fait pas l’objet de la présente consultation.</b></p> <p><b>Rappelons que le site est déjà en activité depuis 2 ans. Nous avons mandaté une firme en acoustique d’analyser le climat sonore actuel sur le site, de modéliser et de faire les suivis des niveaux sonores associés aux activités depuis le début de celles-ci.</b></p> <p><b>Les conclusions sont claires : nos activités sont non seulement sous les seuils sonores, mais les conteneurs contribuent même à bloquer les bruits ambiants du secteur.</b></p>
Catherine Néron	<p>L’entreprise a-t-elle fait des projections, même sommaires, sur la situation acoustique lorsque ses activités seront à leur plein potentiel et accepte-t-elle de les partager ?</p>	<p><b>Cela ne fait pas partie des modifications demandées dans le cadre de la présente consultation. L’information disponible à cet égard est néanmoins déjà disponible dans les documents de l’OCPM.</b></p>
	<p>Comment il envisage ce mur de conteneurs destiné à atténuer le bruit ? Doit-on s’attendre, par exemple, à un mur de 8 conteneurs de haut, d’un demi-kilomètre, qui serait nécessairement permanent (puisque leur manipulation créerait des bruits) ?</p>	<p><b>Ce sujet ne fait pas l’objet de la présente consultation.</b></p> <p><b>Rappelons que le site est déjà en activité depuis 2 ans. Nous avons mandaté une firme en acoustique d’analyser le climat sonore actuel sur le site, de modéliser et de faire les suivis des niveaux sonores associés aux activités.</b></p> <p><b>Les conclusions sont claires : nos activités sont non seulement sous les seuils sonores, et ce, sans</b></p>

		<p><b>qu'un mur de conteneurs soit aménagé.</b></p> <p><b>Par ailleurs, la nature même des activités implique la présence de conteneurs sur le site. Les conclusions tant des modélisations effectuées que des suivis démontrent clairement que les conteneurs contribuent à réduire les bruits ambiants du secteur.</b></p>
	<p>Quelles sont les conditions énoncées au certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement quant à l'émission de bruits, et les périodes de révision ?</p>	<p><b>Ce sujet ne fait pas l'objet de la présente consultation. Nous invitons à consulter le MELCCFP à ce sujet.</b></p>
<p>Elisabeth Greene</p>	<p>Pourquoi est-ce que l'entreprise Ray-Mont Logistiques a décidé d'affliger la Ville de Montréal de la plus grande poursuite (373M\$) que celle-ci n'ait jamais connue?</p>	<p><b>La poursuite en dommages a été intentée à la suite de deux jugements, un de la Cour supérieure et un de la Cour d'appel qui confirmaient le bien-fondé de la demande de permis présentée par l'entreprise en 2017, le refus de la Ville étant erroné.</b></p> <p><b>Cette demande de dédommagement pour les dommages passés subis à cause de ce refus jugé illégal par les tribunaux n'a jamais altéré la volonté de l'entreprise de travailler de concert avec la ville et le voisinage pour optimiser l'implantation de ses activités pour le futur.</b></p> <p><b>Les aménagements présentés dans le cadre de cette présente consultation viennent confirmer les éléments décrits par les tribunaux, mais permettent aussi, et surtout, d'apporter des améliorations pour le voisinage par rapport à ce qui prévaudrait en l'absence d'une entente avec la Ville, notamment en termes d'aménagement du site et de verdissage.</b></p>
	<p>Pourquoi est-ce que l'entreprise Ray-Mont Logistiques a choisi de poursuivre également le ministère de l'Environnement quand celui lui a demandé de limiter ses heures afin de modérer les nuisances que subissent les citoyen.ne.s.</p>	<p><b>Ray-Mont Logistiques n'a pas poursuivi le MELCCFP parce qu'il lui a demandé de limiter ses heures, contrairement à ce que la question laisse entendre.</b></p> <p><b>Les heures actuelles sont celles qui ont été demandées par l'entreprise préalablement à l'émission de son autorisation actuelle. À la suite de l'émission de son autorisation en novembre 2022, Ray-Mont Logistiques a déposé une demande de modification en décembre 2022 des heures d'opération pour les arrimer à celles de la chaîne logistique du grand Montréal, afin notamment d'éviter le trafic et les émissions de GES associées.</b></p>

		<p><b>Le MELCCFP a refusé d’analyser la demande avant que des données prises durant la première année d’opération soient disponibles. L’entreprise a demandé une révision de ce refus au tribunal administratif au motif qu’il n’était pas nécessaire d’attendre novembre 2023 pour que sa demande soit analysée, car les données étaient probantes.</b></p> <p><b>Cette demande ne comportait aucune réclamation en dommages. Une entente est intervenue en septembre 2024, soit près de deux ans après le début des opérations, à l’effet que le MELCCFP allait analyser la demande de 2022, notamment parce que le MELCCFP disposait de données pour la première année d’opérations.</b></p>
<p>Anne-Sophie Fournier-Plamondon</p>	<p>Outre ce qui est décrit dans l'entente conclue entre la Ville de Montréal et Ray- Mont Logistiques, quelles sont les autres mesures de mitigation prévues pour la pollution sonore?</p>	<p><b>Le site est déjà en activité depuis 2 ans. Nous avons mandaté une firme experte en acoustique afin d’analyser le climat sonore actuel sur le site, modéliser et faire les suivis des niveaux sonores associés aux activités.</b></p> <p><b>Les conclusions sont claires : nos activités sont non seulement sous les seuils sonores, mais même les conteneurs contribuent à bloquer les bruits ambiants du secteur.</b></p> <p><b>Nos aménagements contribuent à améliorer le bilan sonore.</b></p> <p><b>Par ailleurs, plusieurs des éléments proposés dans le cadre de cette consultation auront pour effet de réduire la perceptibilité des activités, incluant le bruit. Parmi ces mesures, mentionnons le déplacement vers le nord des équipements visant à décharger les matières reçues par train et l’aménagement de bâtiments du côté ouest du site pour effectuer certaines activités à l’intérieur, ce qui agira également comme écran visuel entre le site et le quartier résidentiel.</b></p> <p><b>D’autres aménagements seront faits hors du site et nous laisserons les autres acteurs concernés répondre à cette question.</b></p>

	<p>Outre ce qui est décrit dans l'entente conclue entre la Ville de Montréal et Ray- Mont Logistiques, quelles sont les autres mesures de mitigation prévues pour la pollution par la poussière?</p>	<p><b>Le confinement de l'ensemble du site constitue une exigence du plan de réhabilitation approuvé par le MELCCFP en 2018.</b></p> <p><b>Cette mesure offre l'avantage de mieux contenir la poussière au sol qu'une surface non minéralisée.</b></p> <p><b>Par ailleurs, plusieurs des éléments proposés dans le Règlement 89 auront pour effet de réduire l'impact des activités, incluant les poussières. Parmi ces mesures, mentionnons le déplacement vers le nord des équipements visant à décharger les matières reçues par train et l'aménagement de bâtiments du côté ouest du site pour effectuer certaines activités à l'intérieur.</b></p>
	<p>Outre ce qui est décrit dans l'entente conclue entre la Ville de Montréal et Ray- Mont Logistiques, quelles sont les autres mesures de mitigation prévues pour la pollution lumineuse?</p>	<p><b>Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'installer des sources lumineuses sur le site afin que les camions et les équipements puissent avoir la visibilité nécessaire pour réaliser leurs activités, et ce, même en fonction des heures d'opérations actuelles. Il est prévu que cet éclairage soit dirigé vers le sol.</b></p> <p><b>Par ailleurs, plusieurs des éléments proposés dans le cadre de la présente consultation auront pour effet de réduire la perceptibilité des activités. Parmi ces mesures, mentionnons le déplacement vers le nord des équipements visant à décharger les matières reçues par train et l'aménagement de bâtiments du côté ouest du site pour effectuer certaines activités à l'intérieur.</b></p> <p>.</p>
	<p>L'implantation complète du projet est prévue sur combien d'années?</p>	<p><b>Cette information n'est pas disponible à l'heure actuelle et sera évaluée selon l'évolution des activités.</b></p>
	<p>Quelles sont les modifications demandées le 27 juin 2024?</p>	<p><b>Cette demande ne concerne pas la présente consultation. Tel que déjà décrit, une demande de modification de l'autorisation émise par le MELCCFP en 2022 a été déposée en juin 2024 pour étendre les heures d'opérations afin qu'elles soient autorisées en tout temps, sans augmentation du nombre de conteneurs reçus et entreposés. À la suite d'une entente avec le MELCCFP intervenue subséquemment en septembre 2024, le MELCCFP a</b></p>

		<p><b>accepté d’analyser la demande de modification qui avait été déposée en décembre 2022 afin d’arrimer les heures d’opération à celles du Port de Montréal, soit de 5 heures le matin à minuit. C’est cette dernière demande qui est présentement analysée par le MELCCFP.</b></p>
	<p>Les activités de transbordement seront de quelle nature? Quels sont les produits qui seront entreposés et déplacés? Avez-vous des moyens de vérifier, réellement, la nature du contenu des conteneurs qui seront entreposés sur votre site?</p>	<p><b>Bien que ça ne concerne pas la présente consultation, Ray-Mont Logistiques transige principalement des commodités agricoles et forestières.</b></p> <p><b>Sur tous nos sites en Amérique du Nord, nous nous assurons de toujours respecter les normes de sécurité applicables.</b></p>
	<p>Quels seront les horaires d’opération du site de transbordement?</p>	<p><b>La plateforme logistique est actuellement en opération entre 7h et 19h.</b></p>
<p>Dominique Roby</p>	<p>Puisque le promoteur affirme qu’il ne dispose pas de la superficie nécessaire pour planter plus de 134 arbres sur le site même du projet, pourrait-il envisager la plantation de 1660 arbres hors site pour atteindre le total prévu au règlement (1794 arbres)?</p>	<p><b>Rappelons que le règlement portant sur le nombre d’arbres à planter est récent et qu’il ne s’applique pas à Ray-Mont Logistique. Les ajouts proposés, incluant les arbres et la végétalisation des toits, sont des mesures de mitigation volontairement proposées par l’entreprise.</b></p> <p><b>La présente consultation porte sur l’aménagement du site de Ray-Mont Logistiques et il s’agit du maximum de verdissement possible en tenant compte notamment des exigences du MELCCFP. Pour les aménagements prévus sur les autres terrains limitrophes, nous laisserons les autres acteurs concernés répondre à cette question.</b></p>
	<p>. Le promoteur pourrait-il développer un plan de gestion des impacts couvrant toutes les nuisances générées par l’ensemble du projet – et pas seulement le bruit– pour les phases de construction et de pleine opération, indiquant les mesures prises pour éviter, atténuer ou compenser les impacts attendus, et dont la conformité serait surveillée, de</p>	<p><b>La Cour supérieure et la Cour d’appel du Québec ont confirmé la possibilité pour Ray-Mont Logistiques de mener des activités de plateforme logistique intermodale sur son site. Nous avons également toutes les autorisations municipales nécessaires pour réaliser nos activités.</b></p> <p><b>Ray-Mont Logistiques a reçu le 4 novembre 2022 l’autorisation ministérielle du MELCCFP pour réaliser certaines activités sur la partie réhabilitée de son site. Un suivi des niveaux sonores</b></p>

	façon continue ou suivant un calendrier déterminé, par les autorités concernées (Ville de Montréal, ministère de l'Environnement...) en fonction de leurs compétences respectives	<p><b>applicables est d'ailleurs fait de façon régulière pour assurer le respect des seuils applicables. Les activités réalisées depuis près de deux ans le sont en tout temps.</b></p> <p><b>Les permis et autorisations et les dispositions législatives et réglementaires applicables contiennent déjà les éléments mentionnés dans la question et les activités font l'objet de suivi par les autorités tant provinciales que municipales.</b></p>
André-Philippe Drapeau Picard	Quels sont les mécanismes mis en place pour détecter la présence de matières transbordées dans l'air autour du site?	<p><b>Le confinement de l'ensemble du site constitue une exigence MELCCFP dans le plan de réhabilitation approuvé en 2018.</b></p>
	Quelles mesures sont ou seront mises en place pour mitiger cette source potentielle de nuisance, au même titre que le bruit.	<p><b>Cette mesure offre l'avantage de mieux contenir la poussière au sol qu'une surface non minéralisée.</b></p>
Anne-Claire Podvin-Nouail	Est-ce que l'entreprise peut devenir partenaire de la DRSP afin de mener une étude d'impacts sur la santé (EIS) ayant pour objet son projet de plate-forme intermodale ?	<p><b>Cette suggestion sera étudiée par notre équipe. Rappelons toutefois que la Cour supérieure et la Cour d'appel du Québec ont confirmé la possibilité pour Ray-Mont Logistiques de mener des activités de plateforme logistique intermodale sur son site. Nous avons également toutes les autorisations municipales nécessaires pour réaliser nos activités.</b></p>
Yoakim Belanger	<p>Avez-vous considéré de déménager dans un lieu où vous ne dérangeriez personne? Par exemple, le coin des raffineries dans l'est de l'île de Montréal.</p> <p>Quelles sont les raisons qui vous motivent à rester dans un quartier qui vous est hostile?</p>	<p><b>Cette question ne concerne pas les modifications demandées dans le cadre de la présente consultation, qui porte sur l'aménagement du site de l'entreprise qui réalise ses activités en toute légalité sur un terrain dont le zonage permet ce type d'opérations.</b></p>