

Montréal, jeudi 7 octobre 2024

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Site Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud

Par Anaïs Houde

**Ray-Mont Logistiques le bully:
La responsabilité des institutions à encadrer et contraindre les délinquants industriels.**

M. le président, Mme. la commissaire, M. l'analyste,

Bonjour

Voici mon mémoire (et quelques opinions) pour la consultation sur le site Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud.

Tout et son contraire

Alors qu'en 2016 l'ancienne administration démarre un projet mégalo de "Cité de la Logistique", Ray-Mont Logistiques (RML) profite de l'opportunité d'acheter un terrain plus grand afin de faire croître son entreprise. Routes, port, rails, industries et entreposage; les pires plaies de l'aménagement urbain se concentrent dans notre quartier.

À travers tous les moyens disponibles, élections, consultations, concertations, attention politique et médiatique, médiation, manifestation, déclaration conjointe et mobilisation sociale, la population réussit à faire abandonner la Cité de la Logistique en 2017, puis la mouture de l'écoparc industriel de la Grande prairie en 2023.

Malgré tout, avec un grand déni de la démocratie et des institutions, à travers des pressions judiciaires malhonnêtes mais légales, RML embourbe le système juridique avec des poursuites à répétition et sur différents paliers et des "dommages et intérêts" démesurés.

Et le pire: il obtient tout ce qu'il veut.

Et même ce qu'il n'avait pas voulu, comme cette demande de dérogation qui permet un entrepôt.

Car c'est un permis de zonage d'entreposage qui a motivé l'entreprise à faire une première poursuite et attaquer fort pour extorquer un permis de gare de triage sans bâtiment.

Et aujourd'hui, il a le culot de demander une dérogation pour avoir un entrepôt et des bâtiments.

Comment pouvons nous envisager de lui accorder ces demandes? Une municipalité qui accepte de payer pour qu'une entreprise détruise son environnement et ses milieux de vie n'a pas la légitimité de continuer à administrer son territoire. Faisons pression sur la Ville de Montréal, afin d'outiller nos décideurs à prendre les décisions qui s'imposent, celles qui respectent la population et améliore la qualité de vie des personnes sur son territoire.

Un précédent dangereux

Ça ouvre la porte à toujours plus de poursuite bâillon, de poursuites abusives et de poursuites de vengeance, comme RML l'a fait depuis maintenant 8 ans.

C'est impensable de permettre ce genre de dérives, on se doit de refuser de continuer à favoriser les abus d'une industrie. Pourtant on observe déjà cette menace de plus en plus présente. Des poursuites contre les règlements d'urbanisme de l'arrondissement sont déjà en cours. Mais on apprend cette semaine que GNL-Québec, une industrie qui est aussi conseillée par la firme de communication TACT conseil, poursuit le gouvernement du Canada.

Les lobbys se rassemblent donc dans une même stratégie judiciaire qui, on le sait maintenant, est une manière lente, mais très efficace, d'extorquer de l'argent mais aussi des aménagements du territoire, des infrastructures, des mesures de mitigations et d'acceptabilité au frais des contribuables. Mais le drame est surtout le déni de démocratie et d'autonomie des populations affectées par ces projets destructeurs, qui se retrouvent seules face à ces puissances industrielles, abandonnées par les ministères et administrations suites aux procès et ententes hors cours.

Cette consultation nous semble bidon. Son utilité concrète n'a pas été démontrée. Malgré cela, on s'attache à cette participation citoyenne avec l'énergie du désespoir. Des dizaines et des dizaines de personnes, des centaines d'heures de travail, se sont sacrifiées afin de répéter les avis et opinions sans cesse martelés depuis 8 ans, à travers toutes les instances, consultations, concertation, médiation, etc.

On sacrifie notre travail rémunéré, notre vie de famille, notre temps de loisir à participer à une consultation de demande de dérogations mineurs qui seront de toutes façons accordées car la ville est dans l'obligation d'accompagner l'entreprise jusqu'à l'adoption des dérogations. Sans vouloir critiquer le travail de consultation et des commissaires, c'est dur de faire confiance au processus, mais on essaie fort.

Mais si cette confiance entre les citoyen.ne.s et la Ville est rompue par une consultation sans résultat, quelles sont les options?

La cohabitation harmonieuse n'existe pas pour RML, ces représentants en ont fait la démonstration lors de la soirée d'information et encore lors des réponses rendues disponibles sur le site de l'OCPM. Aucune mitigation, aucun aménagement, aucun investissement, aucune concession ne sera ni proposé ni accepté par l'entreprise.

Nous demandez-vous vraiment d'investir et de sacrifier autant pour le profit d'une entreprise délinquante?

Il n'y aura pas de mur sur la friche

L'entente hors cours entre RML et la Ville mentionne:

#12 : *Une fois complétée l'acquisition de la Bande-CN par la Ville, elle s'engage à y aménager à ses frais, à moins d'imprévu, au plus tard le 31 décembre 2030, un espace vert et un ouvrage destiné à minimiser la propagation du son généré par les activités du CN et de RML, et à réduire l'impact visuel, autant que possible, des installations de RML sur les terrains voisins ;*

#13 : *La Ville aménagera et assurera l'entretien de ce parc et de l'ouvrage qui y sera aménagé à ses frais, incluant la réhabilitation de la Bande-CN si requise ;*

#14 : *La Ville ne devient en aucun cas, malgré la mise en place de cette bande tampon, garante ou responsable de toute nuisance qui pourrait être générée ou encore causée par les activités du CN ou de RML ;*

Le #14 me semble faux. La Ville accepte d'être responsable des nuisances car cet aménagement et cet ouvrage promis ont déjà permis à RML de faire de nouvelles demandes d'augmentation des heures d'activité au MELCCFP.

Actuellement de 7h à 19h, l'entreprise a augmenté sa demande (à coup de poursuites judiciaires!!!) à 5h à 24h en septembre et encore à 24h/24 quelques jours plus tard.

Qu'est-ce qui a changé et motivé ce changement?

L'entente hors cours où la Ville a accepté de devenir responsable des nuisances en construisant un ouvrage.

Mais c'est sans compter la volonté des citoyen.ne.s, des riverain.e.s de la friche qui ne peuvent accepter la destruction de cet espace tellement important dans la communauté pour un mur de la honte aux bénéfices de Ray-Mont! Jamais cette construction ne pourra avoir lieu.

La bonne nouvelle est la volonté de co-construction de la Ville. Mais ne comptez pas sur nous pour co-construire le profit de RML et la détérioration de notre santé et notre environnement.

Le mur n'existera pas sur la friche ferroviaire et RML se doit d'être réellement et entièrement responsable de ses nuisances.

Le mur de mitigation des nuisances visuelles et sonores sera payé et construit, entretenu, aménagé, amélioré et verdi par RML sur son terrain ou ne sera pas. Et si le CN doit mitiger ses nuisances, c'est aussi sur sa portion à ses frais que cela devra se faire.

Aucune dérogation pour optimiser Ray-Mont

Nous refusons l'optimisation du site de Ray-Mont.

Son refus de planter des arbres est inexcusable et il a refusé de compenser le remblayage du marais de son site en 2017 alors que la loi sur les milieux humides commençait à s'appliquer. Il n'envisage pas de compenser les centaines d'arbres abattus en 2018. Il refuse de respecter la réglementation sur le verdissement.

Tout est wrong!! Cette destruction planifiée, du vivant, du frais, de la beauté, de la résilience et de l'avenir, nous n'en serons pas complices.

Et cette pitoyable farce d'un stationnement avec places handicapés, places électriques, places cyclistes! Tout ça pour multiplier par 5 la place des voitures, c'est inacceptable. RML n'a aucun besoin de ce stationnement, cette négociation absurde est une farce. Avec son permis actuel de 5000 conteneurs, seulement 5-10 véhicules sont stationnés sur son site. Rien ne justifie cette dérogation. Et rien de ce greenwashing intersectionnel ne rend son îlot de chaleur acceptable.

La demande pour avoir un entrepôt c'est assurément la pire... Joindre l'insulte à l'injure. Car c'était un permis d'entreposage qui lui avait été accordé dès 2017, le permis demandé de "plateforme de transbordement" étant inexistant dans le zonage. Passer 4 ans en cour pour obtenir un permis gare de triage et encore 3 ans en poursuite de vengeance... tout ça pour finalement demander des entrepôts en dérogation!! Mais quel affront. L'arrogance de cette entreprise est sans limite. Il est primordial que la hauteur et la densité du site respectent la réglementation. C'est actuellement le seul levier pour réduire les nuisances et les activités de RML à un niveau acceptable de cohabitation résidentielle-industrielle.

La demande de 8 conteneurs de haut, qu'il possède déjà, pourquoi donc l'aborder dans cette consultation?? Le règlement de 2 conteneurs se doit d'être appliqué à la lettre. Même le port de Montréal n'a aucun empilage de 8 conteneurs. Pourquoi ce petit délinquant quérulent aurait le droit à plus que les 5 conteneurs de haut du port?

C'est son usage de gare de triage, qu'on va continuer à payer chèrement, qui lui permet cette exagération.

Mais alors, qu'il respecte les normes de gares de triage. Si aucune habitation ne peut être construite à 300 m d'une gare de triage, alors aucune gare de triage ne peut être construite à moins de 300m des habitations. Mais non, RML veut les privilèges d'une gare (sans limite d'heure ni de hauteur) mais aucune des contraintes de distance. Ce comportement irresponsable ne peut pas être appuyé et encouragé par nos instances.

Le demande d'affichage est, honnêtement, juste drôle. On y sent un petit côté mégalo, mon élévateur à grains est plus gros que le tien !

Plus gros sera son nom, plus gros sera la graffiti qui le couvrira... Mais ce n'est pas pour autant qu'on devrait lui accorder! Il importe que la réglementation en vigueur soit appliquée à la lettre et respectée et qu'il fasse preuve de bonne foi dans une réelle volonté de cohabitation. On pourra alors envisager de négocier des dérogations mineures comme un affichage démesuré. Actuellement, chacune de ses demandes est irrecevable car son attitude l'est encore plus.

Pas une route de plus

Le GIEC sonne l'alarme depuis 2018 sur l'importance de mettre un moratoire sur les projets de construction ou de prolongation de routes, afin de protéger la biodiversité et limiter les GES.

Au Québec, en 2022, un groupe d'experts mandaté par le gouvernement appelle à ne plus construire de routes dans le rapport *L'aménagement du territoire au Québec: fondamental pour lutter contre les changements climatiques*.

À Montréal, l'INRS et la DRSP font aussi appel à un moratoire sur les projets routiers depuis déjà 2002, tout particulièrement dans MHM, touché dans des projets d'agrandissements et de prolongements routiers depuis longtemps.

Comment se fait-il que les experts et spécialistes soient à ce point ignorés par les décideurs? Que faudra-t-il faire pour obtenir le développement du territoire qu'on mérite, un développement axé sur la santé, la qualité et la résilience?

Alors que l'abandon du tronçon Assomption entre de Marseille et Souigny est une excellente nouvelle, cette décision (qui aurait dû être acquise) a été durement obtenue, suite à 8 années d'opposition au projet d'infrastructures routière et autoroutière dans Assomption-Sud (un nom qui doit définitivement être abandonné, maintenant que le projet a été abandonné et que Assomption-Sud n'existera jamais).

Mais le prolongement Souigny est un projet tout aussi pire.

Le port a déjà obtenu plus milliards d'investissement des 3 paliers de gouvernement afin de construire le pont à étagement et la route "temporaire". Mais cette route doit être permanente.

Il ne fait aucun doute que l'aménagement de Notre-Dame et Dickson doit être repensé et réaménagé. Mais construire une route pour construire une autre route pour bloquer une autre route pour augmenter le camionnage et le trafic ferroviaire, ça ne fait aucun sens.

Cessons l'hémorragie et limitons ces projets d'infrastructures ridicules.

La route temporaire sera pérennisée, Dickson aura des aménagement plus fluide et Souigny ne sera pas prolongée. C'est la seule décision logique, autant d'un point de vue économique, qu'environnemental.

En conclusion, il n'y a pas de plus belle démonstration de l'inacceptabilité sociale de RML que le mouvement citoyen et militant qui est né sur le terrain vague depuis l'acquisition par l'entreprise du Terrain Vague.

La beauté de ce lieu, la richesse de sa biodiversité, la force de la solidarité et la puissance d'une communauté qui rayonne, c'est la preuve qu'une industrie écocide n'a pas sa place dans notre ville. Mais maintenant que Ray-Mont est là, mettons toutes nos ressources, nos forces et notre bon sens à limiter les impacts nuisibles des activités industrialo-portuaires sur notre ville, notre résilience et notre environnement.

La Ville semble croire qu'avec une entente hors cour aux bénéfices de RML, la partie est enfin terminée. Mais ça ne fait que commencer pour la population et pour l'entreprise dont seul 8% du terrain est en activité. N'attendons pas qu'il soit trop tard, c'est maintenant qu'il faut agir.

Le prochain combat se portera au palier gouvernemental suivant. Nous sommes prêt à défendre notre environnement mais la Ville, et l'OCPM, ont encore beaucoup à faire au niveau de l'urbanisme, des aménagements et des règlements.

On attend avec impatience de voir le courage de nos institutions pour les bénéfices de la population.