



Une colère radieuse

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Par Estelle Grandbois-Bernard

Dans le cadre de la Consultation sur le site de Ray-Mont Logistiques

7 novembre 2024

Monsieur, Madame les commissaires,

J'ai cherché longtemps quel serait le fil conducteur de ce mémoire. Je l'ai écrit en fragments, essayant de trouver du temps pour le rédiger entre deux mandats au travail, ou entre un souper à préparer et l'activité parascolaire d'un enfant, trouver du temps pour exprimer clairement mon opinion sur les différents enjeux que soulève le projet de Ray-Mont Logistiques... En y réfléchissant, je réalise que l'écriture de chaque fragment a été traversé par un même élan, un même propos : ma colère.

C'est ma colère, le fil conducteur de ce mémoire.

Ma colère d'avoir encore à faire ça – donner mon opinion sur un projet inacceptable pour au moins la cent-cinquantième fois (si je compte toutes les consultations, pétitions, instances, rencontres politiques, manifestations et actions auxquelles j'ai participé depuis 8 ans, et où moi et des centaines d'autres personnes avons déjà très clairement exprimé notre opinion). Ma colère contre les injustices sociales et environnementales qui touchent mon quartier, dont la santé et la vie des habitant.e.s ont été malmenées par les phases d'industrialisation, de désindustrialisation et de réindustrialisation des dernières décennies. Ma colère contre un système qui permet à une entreprise de prendre en otage des élu.e.s, des institutions et des citoyen.ne.s à coup de poursuites de millions de dollars pour arriver à ses fins (le profit). Ma colère contre la destruction annoncée d'un de mes lieux préférés au monde, le terrain vague, sa friche et ses boisés, que je fréquente depuis 20 ans, où ont grandi mes enfants parmi les fleurs et les oiseaux. Ma colère contre le pouvoir du système économique qui aménage nos vies et nos espaces et réussit à empêcher l'action concrète contre la crise socio-environnementale actuelle, le réchauffement climatique, la perte de biodiversité, les inégalités sociales et les oppressions, l'exploitation de la nature et des personnes.

La colère est une émotion malaimée, on la lie souvent à l'agressivité, à l'emportement. Comme si elle était nécessairement irrationnelle, déraisonnable, impulsive. Pourtant, certaines colères sont plus que justifiées – celles vécues lorsqu'on subit une injustice, notamment. Celles qui naissent de l'amour – pour des gens, des lieux, des relations qu'on doit protéger et soigner. En fait, la colère est surtout pour moi une merveilleuse source d'énergie et d'élan.

Étrangement, dans le contexte actuel, on parle très peu de colère quand il est question des émotions liées à la crise socio-environnementale, on parle toujours d'éco-anxiété. L'anxiété, cette émotion qui nous fige sur place, qui donne l'impression que nous n'avons aucun contrôle ni pouvoir sur une situation, qui nous empêche d'agir... Pourtant, la colère est tellement plus porteuse. Nous devrions cesser de la taire et de chercher à la discipliner. La réhabiliter comme éco-émotion essentielle aux actions aujourd'hui nécessaires pour empêcher la destruction de la planète et de nos milieux de vie.

C'est donc avec une colère radieuse au cœur que je vous sou mets ces quelques idées, récits et opinions qui, j'espère, pourront aider à vous convaincre du caractère inacceptable du projet de Ray-Mont Logistiques, de l'impossibilité d'une implantation harmonieuse de celui-ci dans notre quartier, et donc, de la nécessité de refuser les dérogations que l'entreprise demande pour le réaliser.

1. Nuisances et justice environnementale

Un des problèmes centraux du projet de Ray-Mont Logistiques est le risque qu'il représente pour l'environnement, ainsi que pour la santé et la qualité de vie des gens qui habitent à proximité. Le ministère de l'Environnement du Québec a déterminé que le risque principal du projet pour l'environnement est le bruit provoqué par les opérations. Mais l'entreprise a produit un document en 2021 qui listait beaucoup d'autres nuisances à prévoir lorsque le site sera en activité : îlots de chaleurs, poussières, présence de parasites et vermines, nuisances visuelles, nuisances lumineuses, nuisances atmosphériques (émission de CO₂), vibrations, poussières (RML, 2021). En bref, le projet nuit sur tous les plans. Le problème central de ces nuisances, est que le site choisi pour l'implantation est situé à peine à 100 mètres des maisons les plus proches, lesquelles sont des coopératives d'habitation, donc du logement social et abordable dont certains logements sont adaptés pour les personnes vivant avec un handicap. Une institution de santé (un CHSLD) se trouve aussi à proximité, ainsi que plusieurs duplex et habitations, dont certaines sont la propriété des habitant.e.s des lieux.

Les personnes qui seront le plus touchées par les nuisances de Ray-Mont sont donc des populations vulnérables : familles à faible revenu, personnes vivant avec un handicap, aîné.e.s. Il n'est pas étonnant que ce soient des personnes vulnérables qui subissent les plus grandes nuisances : c'est un exemple typique d'injustice environnementale¹. Fort est à parié que si le projet de Ray-Mont voit le jour, les familles les plus fortunées du secteur – celles qui le peuvent – quittent le quartier, laissant derrière elles les personnes *qui n'ont pas le choix* de rester là – les personnes handicapées, les personnes à faible revenu –, et pour qui le cling-clang des conteneurs en pleine nuit ou le bruit des silos à grain devront devenir une partie intégrante de leur vie.

Que ce soit clair : il n'y a aucune cohabitation harmonieuse possible entre les activités de Ray-Mont Logistiques et le quartier résidentiel, notamment habité par des populations vulnérables, qui se trouve à un jet de pierre de son terrain. Les nuisances annoncées sont trop importantes, et rien ne démontre dans les documents fournis par l'entreprise et l'arrondissement que les mesures de mitigation pourront permettre de protéger la qualité de l'environnement immédiat, ainsi que la santé et la qualité de vie des résident.e.s.

¹ D'ailleurs, la Fondation David Suzuki a pris notre quartier et la mobilisation qui milite pour sa protection en exemple pour sa campagne sur la justice environnementale. Voir <https://fr.davidsuzuki.org/blogue/sauver-le-terrain-vague-du-bitume/>

Bruit

Parmi les nuisances annoncées du projet (voir RML 2021), le bruit produit par les opérations ainsi que par la construction et l'utilisation des infrastructures de transports liées au projet est ce qui m'inquiète le plus.

En ce moment, alors que le site n'est en fonction que pour de l'entreposage et de la manutention de conteneurs, les nuisances sonores – c'est-à-dire les bruits d'impact des conteneurs qui s'entrechoquent lorsqu'ils sont déposés les uns sur les autres; les bruits de moteurs de la machinerie; et ceux des klaxons des camions – sont extrêmement dérangeantes pour les personnes qui vivent à proximité. Certains jours, on entend la manipulation des conteneurs jusqu'au parc St-Clément.

Or, à ces activités de déplacement de conteneurs s'ajouteront lors de la mise en activité de la plateforme logistiques de nombreuses autres activités encore plus bruyantes. Les activités ferroviaires m'inquiètent particulièrement. Contrairement à ce qu'ont prétendu les représentants de l'entreprise lors de la période de questions-réponses de la rencontre du 16 octobre, l'arrivée d'un train au ralenti, sur les freins, dans une courbe qui plus est, est extrêmement bruyante. Il s'agit d'ailleurs de la troisième source de bruit en importance identifiée par la firme soft db dans la liste qu'elle propose des nuisances sonores du projet (RML 2024, Tableau 4, p. 10). Les autres sources de bruit importantes sont la machinerie (reach stackers, grues hysters), la tête élévatrice, les activités de transbordement et de nettoyage du grain, la machinerie de renversement des conteneurs, les camions, etc. En fait, *toutes les activités prévues sont bruyantes*. De plus, celles-ci s'ajoutent à un climat sonore qui dépasse déjà la norme établie par la Loi sur la Qualité de l'Environnement. Et nous ne parlons pas non plus de la bretelle autoroutière Assomption-Souigny que le ministère des Transports du Québec souhaite construire pour les camions du Port et de Ray-Mont, dont le bruit de camions et voitures s'ajoutera au capharnaüm.

De plus, le plan actuel négocié entre la Ville de Montréal et Ray-Mont Logistiques implique de rapprocher les activités ferroviaires des maisons, en réhabilitant des rails sur le terrain du CN adjacent aux coopératives Le P'tit train de Viauville et Ville-Marie. Ainsi, l'entreprise ne se contente pas de faire arriver des trains sur son terrain, mais a négocié pouvoir rapprocher ses activités ferroviaires à une cinquantaine de mètres des habitations. Je le répète pour que ce soit bien compris : le plan actuel de mitigation des activités, impliquant l'aménagement d'une « zone tampon » sous forme d'un couloir vert entre les habitations et le site de Ray-Mont Logistiques implique *du même souffle* la construction, la mise en fonction et l'usage quotidien (24/7) de rails à environ 50 mètres d'habitations. En fait, la mesure de mitigation négociée par Ray-Mont *rapproche* les activités ferroviaires des habitations. Elle rapproche le bruit de nos maisons².

² Bien sûr, on me répondra qu'un mur sera construit entre ces activités ferroviaires et les maisons. Ce n'est pas l'objet de cette consultation, mais qu'il soit clair et bien compris qu'une forte opposition à la construction ce mur au milieu de la friche est à prévoir. Personnellement, je m'y oppose, et pour sûr, la

La norme municipale canadienne recommande pourtant une distance de 300 mètres entre toute activité associée à une gare de triage et des habitations (voir FCM/ACFC, 2013). Notons aussi que le terrain du CN, de législation indépendante, n'est pas soumis aux autorisations du ministère de l'environnement du Québec qui pourraient soumettre l'entreprise à une restriction de ses heures d'opération. Les trains peuvent arriver sur le terrain du CN à toute heure du jour ou de la nuit. De toute façon, il nous a été confirmé par le ministre de l'Environnement que l'entreprise a demandé à être autorisée à opérer 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Elle pourrait recevoir son autorisation d'un jour à l'autre.

Je ne comprends toujours pas pourquoi l'entreprise n'a jamais considéré placer ses rails et déplacer les activités ferroviaires du côté est de son terrain, à plus grande distance des habitations. Ce serait la meilleure manière de s'assurer que les nuisances sonores les plus importantes soient le plus éloigné possible des habitations. Cela aurait pu démontrer que l'entreprise se soucie que son implantation dans le milieu se fasse de manière harmonieuse. Mais cela semble être le dernier de ses soucis.

Parmi les autres bruits importants, le cling-clang des conteneurs est insupportable, et les klaxons des camions et/ou des grues sont très dérangeants. En ce moment, à chaque fois qu'un conteneur est déposé ou retiré d'un camion, il y a un klaxon.

Les klaxons et le cling-clang des conteneurs sont des bruits d'impact ou momentanés dont l'impact sur le climat sonore est difficile à mesurer puisqu'ils ne sont pas constants. Je comprends que la modélisation réalisée par Soft DB pour RML cherche à démontrer de manière objective ou mathématique que ces bruits d'impact ne représentent pas une augmentation significative par rapport au climat sonore ambiant. Mais cette méthodologie ne permet pas de traduire et de prendre en compte de manière qualitative *l'expérience* de l'exposition aux bruits d'impact. Le caractère inattendu et surprenant de ces bruits, en plus de leur force³, même lorsqu'ils sont de très courte durée, ajoute un stress qu'un tableau quantitatif ne pourra jamais rendre compte. De plus, il est démontré que la sensation du bruit est influencée par le contexte environnemental et l'expérience sensorielle globale des individus. Ainsi, si des nuisances sonores s'ajoutent à des nuisances visuelles, lumineuses, à des odeurs désagréables, du smog, etc., elles paraissent plus importantes, et ce, même si la mesure du niveau de bruit en termes de db est le même.

Mobilisation 6600 Parc-nature MHM s'y opposera aussi, puisque nous revendiquons la protection entière de la friche ferroviaire du CN, et le don à la communauté du terrain.

³ Selon le document « Avis de santé publique concernant les impacts sanitaires du bruit engendré par les activités ferroviaires de la compagnie CN à Pointe-Saint-Charles », les pointes sonores de courte durée liées aux bruits d'impact des activités ferroviaires dans Pointe-St-Charles peuvent atteindre des hauteurs de 85 à 95 dbA (Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2013, p. 6).

De même, le sentiment d'être dérangé par une nuisance est aussi influencé par des facteurs socio-environnementaux non reliés aux caractéristiques acoustiques d'une source sonore. Ces facteurs peuvent être de caractère « personnel » et relever de la perception des individus, ou être sociaux, c'est-à-dire liés à la communauté d'appartenance ou aux conditions socio-économiques des individus. Par exemple, des études sur le dérangement lié au bruit des éoliennes ont montré que l'attitude générale d'une personne envers les projets éoliens influence son niveau de dérangement face au bruit. L'inquiétude face aux impacts sur la santé ou sur la sécurité d'un projet éolien influence aussi la perception du bruit. Ou encore, une personne qui tire un bénéfice financier direct d'une situation bruyante sera moins dérangée par les nuisances sonores. L'aspect ou l'impact visuel de la source sonore influence aussi sa réception. (INSPQ, 2022, p. 33; Hal *et al.*, 2019). Le bruit est donc une valeur subjective, difficilement mesurable par de simples tableaux quantitatifs, mais qui est aussi liée aux normes qu'une communauté établit dans la pratique pour déterminer ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas en matière d'activités dérangeantes. Nous pourrions dire que l'acceptabilité ou l'inacceptabilité sociale d'un projet industriel ou logistique influence la sensation du bruit qu'il causera.

J'aimerais ajouter un dernier point concernant les nuisances sonores. Comme je l'ai mentionné plus haut, toute la démonstration de Soft DB commandée par Ray-Mont Logistiques vise à montrer que le niveau de bruit ambiant n'augmente pas de manière significative avec l'ajout des activités Ray-Mont. Celles-ci ne dépasseraient pas le bruit résiduel lié à la circulation routière et aux activités portuaires et industrielles déjà présentes dans le secteur, respectant ainsi la Note d'Instruction 98-01 du ministère de l'Environnement du Québec (RML, 2024, p. 39). Comme il est noté dans le document de Soft DB, cette note d'instruction indique que « Lorsque le niveau de bruit résiduel du secteur est supérieur à la limite prévue dans la catégorie de zonage, le niveau de bruit résiduel du secteur devient le niveau de bruit maximal à viser » (RML, 2024, p. 9). C'est justement ce qui se passe dans notre secteur : le bruit résiduel dépasse les seuils de bruit recommandés par la Loi sur la Qualité de l'Environnement, eux-mêmes basés sur les seuils établis par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). C'est simple : nous vivons déjà dans un secteur trop bruyant. Mais comme il est déjà trop bruyant, les entreprises qui installent leurs activités ici peuvent donc elles aussi être « trop bruyantes », c'est-à-dire dépasser les seuils acceptables selon l'OMS. Il y a quelque chose de complètement injuste à ce que les seuils de bruit soient revus à la hausse *puisqu'ils sont déjà dépassés*.

Je veux rappeler que la Direction de la Santé Publique recommandait déjà en 2019 la réduction des nuisances dans le secteur Assomption-sud Longue-Pointe, car celles-ci représentaient un risque pour la santé de la population (DRSP, 2019). Ne devrions-nous pas viser une *réduction* du bruit dans notre secteur ? Sommes-nous condamnés à subir de plus en plus de nuisances ?

Îlots de chaleur

Une nuisance complètement oblitérée par Ray-Mont Logistiques et qui est peu, voire pas, mentionnée dans les documents de cette consultation publique est celle de l'immense îlot de chaleur provoqué par l'asphaltage complet du site et le type d'infrastructure qui seront construites. La cartographie des îlots de chaleur et de fraîcheur au Québec réalisée par le CERFO montre bien que les installations portuaires et logistiques du Port de Montréal sont parmi les zones les plus chaudes à Montréal (voir l'article de Rocha, 2022 donnant accès à la carte des îlots de chaleur).

Si la Ville de Montréal souhaite compenser en créant un bassin de rétention à l'est (avec l'argent des contribuables, rappelons-le), et l'entreprise prétend répondre au problème en plantant plus d'arbres que prévu (mais en en plantant beaucoup moins que l'exige le règlement) et en faisant quelques dérisoires toits verts sur les bâtiments qu'elle prévoit construire, cela ne répond en rien à la gravité du problème.

Comme le rappelle la Dre Claudel Pétrin-Desrosiers, médecin de famille dans Hochelaga-Maisonneuve : les îlots de chaleur tuent. Notre quartier, et particulièrement le secteur Assomption-sud-Longue-Pointe (ASLP) subit une grande injustice environnementale en étant en important déficit de canopée (taux de moins de 5% pour le secteur ASLP). Je me permets de citer la Dre Pétrin-Desrosiers dans un article qu'elle co-signait avec de nombreux. ses intervenant.e.s en santé du quartier pour dénoncer le projet de Ray-Mont Logistiques et appuyer la demande de création d'un Parc nature par la mobilisation citoyenne Mobilisation 6600 :

À Montréal, le fardeau des problèmes de santé environnementale est inégalement réparti sur le territoire. Depuis trop longtemps, les quartiers avec un plus haut degré de défavorisation socioéconomique, comme c'est le cas pour Hochelaga-Maisonneuve, enregistrent un plus grand déficit de verdure et un taux plus élevé d'îlots de chaleur. Qu'on le dise clairement : cette combinaison est mortelle.

La Direction régionale de santé publique de Montréal en a d'ailleurs fait la preuve dans son analyse des vagues de chaleur de l'été 2018, et a conclu que le lieu de résidence pouvait doubler le risque de décès en lien avec la chaleur.

Réduire les îlots de chaleur et protéger les espaces verts devraient donc s'imposer comme priorité pour tous les ordres de gouvernement. (Pétrin-Desrosiers, 2021)

La perspective de cette médecin sur la santé implique de prendre en compte les facteurs socio-économiques et environnementaux de la santé. Hochelaga-Maisonneuve est un quartier plus pauvre que d'autres quartiers montréalais, où la population, défavorisée sur le plan socio-économique est plus vulnérable que d'autres sur le plan de la santé. En plus, nous n'avons pas d'arbres. En plus, nous subissons les nuisances des activités portuaires et industrielles déjà en place.

Et maintenant, une entreprise contre laquelle la population du quartier se bat depuis 8 ans demande une dérogation pour pouvoir ne pas avoir à planter le nombre d'arbres requis par le règlement sur son terrain ? Comment peut-on même considérer, dans le contexte précis de la vulnérabilité de la population, des îlots de chaleur déjà existants, du faible taux de canopée, et du caractère cumulatif des nuisances environnementales des activités portuaires et industrielles dans le secteur, que cette dérogation puisse être même recevable ?

La responsabilité des personnes et institutions qui détiennent aujourd'hui du pouvoir sur la vie des gens devrait être de protéger la santé de la population coûte que coûte. Pas de se soumettre aux menaces d'une entreprise quérulente qui n'a aucun souci des lieux où elle installe ses activités.

« Compenser » pour mieux nuire et détruire

Je sais qu'il est de coutume, dans les manœuvres des entreprises qui se disent « obligées » de détruire un milieu ou de nuire à l'environnement pour pouvoir faire leurs profits, d'offrir des « cadeaux » environnementaux supposés « compenser » le préjudice qu'elles causent à l'environnement ou aux populations qui habitent les environs. Les exemples sont nombreux : dans notre quartier, le Port de Montréal et Hydro-Québec ont planté dans les dernières années des jeunes arbres pour supposément compenser la coupe de boisés ou d'arbres dans un secteur au faible taux de canopée⁴. Nous savons que Northvolt s'est engagé à financer la construction éventuelle d'un milieu humide « ailleurs », dans un endroit choisi, pour compenser la destruction d'un milieu humide sur son site de St-Basile-le-Grand. Certaines entreprises s'engagent à faire des dons à des fondations pour la protection de la Nature. Rappelons aussi que l'une des solutions à la crise climatique mise de l'avant par le système économique actuel est la possibilité de vendre ou acheter des crédits carbone, ce qui équivaut finalement à s'acheter le droit de polluer, sans que des efforts soient mis par les responsables à réduire leur pollution. Il s'agit en fait d'un système de déresponsabilisation des pollueurs.

Les limites au modèle de la compensation sont nombreuses. D'abord, des chercheur.se.s ont montré que le système de compensation résulte très rarement dans des gains effectifs pour la biodiversité et l'environnement (voir notamment à ce propos Weissgerber *et al.*, 2019). De plus, la conception de l'environnement sur laquelle s'appuie ce modèle ne correspond pas à l'évolution de la science, qui conçoit aujourd'hui l'environnement comme un enchevêtrement de relations dynamiques et interdépendantes, qui ne peuvent pas se réduire à des facteurs isolables. Comme l'indique Boone (s.d.) : « Il n'y a pas d'environnement figé dans lequel évoluerait chaque agent mais un tissu d'interactions entre des agents animés ou inertes (roches et plantes, par exemple) qui ne cessent de se modifier les uns les autres, soit directement, soit par l'intermédiaire de cycles

⁴ C'est ce qu'ont fait le Port de Montréal et Hydro-Québec dans les dernières années dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

ou de boucles de rétroaction ». Pour le dire autrement : nos environnements ne sont pas des machines d'ingénierie dont on peut réparer un boulon pour assurer son fonctionnement minimal, mais un organisme vivant où chaque élément dépend et influence l'autre. En ce sens, couper un arbre, ce n'est pas seulement couper un arbre, c'est détruire un milieu de vie pour les insectes et les oiseaux, c'est empêcher la croissance d'autres arbres qui se réfugiaient dans son ombre, c'est empêcher que des enfants apprennent à grimper grâce à ses branches... *Rien* ne peut *effectivement* compenser la présence de cet arbre-là, puisque c'est précisément celui-là qui offrait leur monde aux insectes, aux oiseaux, à la végétation et aux enfants...

Il n'est pas étonnant que Ray-Mont Logistiques n'ait pas encore proposé, depuis les 8 dernières années de conflit qu'elle entretient avec la population de MHM, de compensation pour tenter d'atténuer la colère de la population. Cela ne semble pas être dans les pratiques et la culture d'entreprise que de reconnaître qu'elle nuit à l'environnement et de se montrer sensible aux impacts de son activité et à l'importance de s'implanter de manière harmonieuse dans les milieux. En fait, ça ne semble pas être dans ses habitudes que d'assumer ses responsabilités.

Mais que ce soit clair : aucune compensation ne pourrait corriger l'injustice environnementale qu'il y a à détruire le milieu de vie d'un quartier où vit une population défavorisée et vulnérable, ni à le rendre plus bruyant, plus chaud, plus sale, en un mot : inhabitable. Même si l'entreprise plantait les 60 000 arbres par année nécessaires à la compensation de ses émissions carbone dans le quartier (ou, plus réalistement, dans une forêt lointaine), même si elle finançait les organismes communautaires à hauteur des inégalités sociales et environnementales que son projet renforce, même si elle aménageait à Montréal plus de milieux humides qu'elle en a détruit, rien n'empêcherait qu'elle détruirait la vie des habitant.e.s d'ici. Pourquoi devrions-nous accepter d'être sacrifié.e.s pour les profits de cette entreprise privée ?

Il m'apparaît clair qu'aux vues des nuisances dont elle est responsable et des injustices environnementales qu'elle renforce, le projet d'implantation de Ray-Mont n'est pas acceptable. De plus, rien ne pourra jamais compenser ses impacts sur nos vies. Mais peut-être que nos vies valent-elles moins que les profits de Ray-Mont ?

2. Le manque de respect de Ray-Mont Logistiques

Un autre aspect important que je souhaite souligner est l'attitude belliqueuse de l'entreprise envers le milieu où elle souhaite s'implanter – son attitude envers les habitant.e.s, les citoyen.ne.s et les institutions démocratiques chargées de protéger l'environnement et la santé.

D'abord, jamais l'entreprise n'a-t-elle démontré quelque souci quant au respect de la qualité de vie des résident.e.s du secteur. Jamais des aménagements raisonnables, attentifs à réduire le bruit et les nuisances visuelles de son projet n'ont été présentées à la communauté, par exemple le déplacement des rails à l'ouest de son terrain, le maintien et l'amélioration de la butte (le « mur-

écran actuel situé sur son terrain), la réduction de la hauteur des conteneurs (soit du nombre de conteneurs pouvant être empilés les uns sur les autres sur son site), etc. Jamais la réduction de son emprise sur le secteur n'a été envisagée pour répondre aux préoccupations des habitant.e.s, en proposant par exemple l'aménagement de zones tampon et de mitigations *sur son terrain*, ou en proposant la limitation de ses heures d'activités pour éviter le dérangement dans des moments critiques (la nuit). En fait, le seul objectif de l'entreprise est de maximiser ses profits et de tirer le plus possible de ce que peuvent lui fournir les autres acteurs (gouvernements, partenaires, citoyen.ne.s). De plus, elle se déresponsabilise complètement des impacts de son projet, refusant de payer pour la mitigation de ses nuisances, maximisant l'usage de son terrain pour ses activités, étendant ses heures d'opération, revendiquant avoir le droit de nuire à notre quartier. N'est-il pas pourtant attendu des entreprises qu'elles fassent preuve d'éthique dans leur manière de se comporter et de s'implanter dans un milieu ? N'y a-t-il pas de « bonnes pratiques » qui encadrent les relations des entreprises et de leur milieu d'implantation : écoute, respect des normes et des lois en vigueur, sensibilité à l'aménagement des interfaces avec les zones résidentielles (OMV, 2024), mise en place d'un comité de relation avec le milieu, etc. Des gestes, simples, de base, que Ray-Mont aurait pu mettre en place depuis 8 ans.

Mais non. Ray-Mont est plutôt reconnu pour son non-respect des normes et règlements. L'entreprise a détruit en 2016 un boisé situé sur son terrain sans le permis requis. En 2018, elle a opéré du concassage sans avoir obtenu l'autorisation ministérielle nécessaire. Sur son site du quartier Pointe-St-Charles, elle a détruit un bâtiment patrimonial en refusant de se contraindre au règlement d'urbanisme (voir <https://urlz.fr/sYnS>). Elle a aussi été rappelée à l'ordre par les tribunaux quant au non-respect des normes du travail (Pratte, 2022). En 2022, elle a opéré la manutention de conteneurs sans avoir obtenu l'autorisation ministérielle nécessaire. Des documents de la Ville obtenus par demande d'accès à l'information relatent que ses employés ont intimidé des fonctionnaires.

L'entreprise est aussi réputée pour poursuivre les institutions publiques. Comme on le sait, elle a poursuivi la Ville de Montréal pour 373 M\$, le plus haut montant de poursuite envers la Ville, qui a eu l'effet d'un bâillon imposé aux élu.e.s et aux fonctionnaires. Un mois après avoir reçu du ministère de l'Environnement l'autorisation d'opérer son site de MHM sous condition de limiter ses heures d'opération de 7h à 19h, elle a déposé une demande de dérogation pour élargir ses heures de 5h à 24h. Devant le refus de sa demande, elle a poursuivi le ministère de l'Environnement pour le forcer à rouvrir l'analyse de ses nuisances sonores, en déposant une nouvelle demande pour étendre ses opérations à 24 heures par jour. Comment l'entreprise peut-elle prétendre vouloir respecter l'environnement et la population ?

En 2021, le président-directeur général de Ray-Mont Logistiques, Charles Raymond a affirmé sans honte à une habitante du quartier que la vie de la population du quartier allait être « l'enfer » suite à son installation, que celle-ci était une catastrophe pour nous (voir la vidéo de la rencontre de l'instance de concertation Assomption-sud-Longue-Pointe :

<https://www.facebook.com/share/v/9BFSxz4AqzS4i1Wb/>). L'arrogance avec laquelle il s'est adressé à nous, les citoyen.ne.s qui subissons cette catastrophe, semble qualifier toute la culture de l'entreprise, qui ne se gêne pas pour intimider, détruire, arracher des ententes sous la menace de poursuite pour arriver à ses fins.

Détenir du pouvoir sur l'aménagement d'un lieu ou sur la qualité de vie d'une population ne devrait-il pas signifier du même souffle avoir une responsabilité envers ceux-ci ? Je l'ai souvent répété dans les diverses instances auxquelles j'ai participé dans les dernières années, mais il est question ici d'une entreprise qui a le pouvoir sur *nos vies*. Car c'est bien de nos vies, de nos trajectoires, des choix que nous devons faire pour notre santé et pour l'avenir de nos enfants qui sont en jeu. Et encore, ce n'est pas tout le monde qui a le privilège du choix ! Ce rapport de pouvoir, où ce sont des entreprises intimidatrices comme Ray-Mont qui déterminent le cadre de vie des gens ordinaires devrait être renversé : nous, humain.e.s qui avons le souci du vivant et du commun, devrions pouvoir choisir et encadrer ce que peuvent et doivent faire les entreprises. Comment se fait-il que nous soyons acculé.e.s à accepter le contraire ?

3. L'impression de participer au cirque

Cette consultation publique me donne l'impression que la participation citoyenne est instrumentalisée pour construire l'acceptabilité sociale du projet de Ray-Mont. Elle est menée dans un cadre complètement surréaliste – le contexte de l'article 89 négocié sous la menace de la plus grande poursuite jamais intentée contre la Ville –, où nous sommes justement acculé.e.s à accepter l'inacceptable, et à négocier le niveau de dépossession, de pollution et d'injustice que nous subissons. Pire : l'entreprise pourra dire qu'elle a entendu les citoyen.ne.s. Que des mémoires ont été déposés et lus. Qu'elle respecte les processus démocratiques mis en place par la Ville. Elle pourra piger dans les quelques propositions faites par des citoyen.ne.s pour proposer des compensations dérisoires. Elle aura encore une fois monopolisé notre temps, notre énergie, pour un travail dont elle pourra bénéficier ou choisir de ne pas considérer; elle nous aura stressé.e.s, volé du temps qu'on aurait pu passer avec nos enfants... L'ai-je dit ? Elle prend le pouvoir sur nos vies.

Comme on le sait, dans le cadre l'entente intervenue entre RML et la Ville mettant fin à sa poursuite de 373M\$, la Ville s'est engagée à accompagner l'entreprise dans sa demande d'article 89 qui permet de déroger aux règlements d'urbanisme dans la réalisation d'un méga-projet, *jusqu'à son adoption par le Conseil municipal*. L'entente stipule bien que si l'article 89 n'est pas adopté, celle-ci tombe et l'entreprise reprendra sa poursuite. Sincèrement, et je le dis avec un grand respect du travail que vous effectuez en tant que commissaires, je ne vois pas quel pourra être l'impact du rapport de la Commission sur la décision de la Ville si celle-ci doit de toute façon accepter les dérogations sous la menace de la reprise d'une poursuite de 373 millions de dollars. Quelle est la marge de manœuvre des élu.e.s dans leur décision ? Quelques dizaines d'arbres de plus ? Une réduction du lettrage du nom de Ray-Mont sur les silos à grain ? Une négociation d'une

participation minimale de l'entreprise dans le financement de la construction de son entrée privée sur une nouvelle route (Assomption-Souligny) qui ajoutera ses nuisances au paysage suffoquant que j'ai exposé plus haut, et à laquelle toute la population du quartier s'oppose ?

En fait, le processus de consultation en cours me semble porter préjudice à nos institutions démocratiques, il me semble nuire à la confiance que la population a envers ces institutions.

« Parlez-nous ! Et soyez assurés que cela ne changera rien ! »

« Vous n'avez pas le pouvoir sur quoi que ce soit d'important ! Mais donnez quand même votre temps pour assurer notre légitimité ! »

Encore une fois, je ne veux pas manquer de respect envers le travail de la Commission, mais je m'inquiète sincèrement du message que cette consultation envoie aux citoyen.ne.s sur le rôle que jouent nos institutions dans la légitimation de projets industriels ou logistiques dommageables non seulement pour l'environnement mais pour le tissu social de notre ville, pour les conditions de vie de l'ensemble de notre communauté.

Comment la Commission s'assurera-t-elle que la consultation aura une influence positive sur la décision des élu.e.s de la Ville de Montréal ? Comment peut-elle se préserver de son instrumentalisation par l'entreprise ? Comment peut-elle reconnaître à sa juste valeur tout le travail gratuit effectué par les citoyen.ne.s pour légitimer son rôle et ses processus ? Quels critères seront choisis pour juger de l'acceptabilité d'une ou l'autre des dérogations, ou du projet de Ray-Mont dans son ensemble ?

Conclusion

Je suis consciente de ne pas avoir vraiment discuté des demandes de dérogation ou de l'optimisation du projet de Ray-Mont Logistiques dans ce mémoire. Pour moi, accepter de discuter des détails d'un projet inacceptable sous-entend de l'accepter. Je ne compte pas participer à la négociation du niveau de destruction de mon milieu de vie.

Je suis au contraire engagée du plus profond de mon cœur à le défendre, à en prendre soin, et à nourrir les liens avec les personnes et les autres existants avec qui je cohabite dans ces lieux de vie, ceux qui peuplent mon quartier et qui me font l'aimer d'un amour féroce, d'une colère radieuse.

Monsieur, Madame les commissaires, merci beaucoup de prendre en considération mes remarques et réflexions. En espérant que nous pourrions contribuer à bloquer le projet de Ray-Mont Logistiques !

Liste des références citées

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. (2013) *Avis de santé publique concernant les impacts sanitaires du bruit engendré par les activités ferroviaires de la compagnie CN à Pointe-Saint-Charles*. Préparé par Karine Price et Stéphane Perron, du secteur Environnement urbain et santé Direction de santé publique de Montréal.

Boone, F. (s.d.). Pourquoi il faut interdire la compensation ? *ATELIER d'ÉCOLOGIE POLITIQUE*.
<https://atecopol.hypotheses.org/5779>

DIALOG J.E. Coulter Associates limited. (2013). *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*. Document préparé pour l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et la Fédération canadienne des municipalités (FCM).
https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf

Haac, T. R., Kaliski, K., Landis, M., Hoen, B., Rand, J., Firestone, J., Elliott, D., Hubner, G., et Pohl, J. (2019). Wind turbine audibility and noise annoyance in a national U.S. survey: Individual perception and influencing factors. *The Journal of the Acoustical Society of America*, 146(2), 1124. <https://doi.org/10.1121/1.5121309>

INSPQ. (2022). *Effets sur la santé liés au bruit des éoliennes : dérangement et perturbations du sommeil*. Préparé par Mathieu Gauthier et Stéphanie Potvin pour la Direction de la santé environnementale, au travail et de la toxicologie.
<https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/3296-effets-sante-bruit-eoliennes-derangement-perturbations-sommeil.pdf>

Observatoire des milieux de vie (OMV). (2024). Boîte à outils | Interfaces. *Observatoire des milieux de vie urbains*. <https://omv.esg.uqam.ca/publications/boite-a-outils-interfaces/>

Pratte, C. (2022). Le droit du travail selon Ray-Mont Logistiques. *Institut de recherche socio-économiques*. <https://iris-recherche.qc.ca/blogue/economie-et-capitalisme/le-droit-du-travail-selon-ray-mont-logistiques/>

Pétrin-Desrosiers, Claudel. (2021). Un parc nature ou de l'asphalte ? *La Presse*.
<https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-11-11/un-parc-nature-ou-de-l-asphalte.php>

Ray-Mont Logistiques. (2021). *Document de travail présenté au Comité de milieu Instance de concertation Assomption-Sud – Longue-Pointe*. Disponible sur le site web de Réalisons Montréal. <https://bit.ly/4fzDzMu>.

Ray-Mont Logistiques. (2024). Annexe : Étude acoustique – Soft DB. *Site de la rue Notre-Dame. Présentation pour l'OCPM*. Disponible sur le site web de l'OCPM.

https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P129/3-1_Ray-Mont%20Logistiques%20-%20Site%20de%20la%20rue%20Notre-Dame%20Est-2.pdf

Rocha, Roberto. (2022). Où fait-il le plus chaud à Montréal... et le plus frais? *Info Radio-Canada*.

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelles/special/2016/7/canicule-ete-ilot-chaieur-montreal/>

Weissgerber, M., Roturier, S., Julliard, R., Guillet, F. (2019). Biodiversity offsetting: Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain. *Biological Conservation* (37).

<https://doi.org/10.1016/j.biocon.2019.06.036>.