

CONSULTATIONS PUBLIQUES RAY-MONT LOGISTIQUES

Josée Desmeules - 7 novembre 2024

“It’s not a phony consultation.

People still have the right to intervene and suggest things.”

- Philippe Bourke, president of the Office de consultation publique de Montréal ⁽¹⁾

Je tiens d’abord à exprimer mon sincère respect pour le travail qui sera réalisé par cette commission. Le contexte est pour le moins particulier considérant le besoin du président de l’Office de faire cette déclaration. Je me soumets malgré tout à cet exercice de mon plein gré et en toute confiance.

La Ville de Montréal est devenue la marionnette de Ray-Mont Logistiques (RML) dans sa quête pour mettre fin à la poursuite de 373 millions de dollars intentée par l’entreprise en 2021. Il tient et tire toutes les ficelles. L’inégalité dans le rapport de pouvoir est abyssale. Imaginez maintenant comment nous, les citoyen-nes nous nous sentons face à ce mandat qui nous est confié de « bonifier » l’entente conclue.

S’il s’avérait que la majorité des avis demandent de refuser les dérogations demandées par RML, quelles seront les options de la Ville ? Que pourra-t-elle faire ? Les dérogations seront-elles accordées malgré la grogne citoyenne qu’une telle décision engendrera ? La Ville aura-t-elle le courage nécessaire pour inviter RML à retourner à la table de négociations ? Est-ce que l’absence d’acceptabilité sociale pour ce projet sera un levier suffisant pour que RML accepte de modifier son projet dans le meilleur intérêt des citoyens de MHM ?

J’ai déjà abordé les enjeux de santé et d’iniquités territoriales et sociales dans mes avis écrits pour les deux consultations publiques sur le PUM 2050. Vous pourrez vous y référer si vous le jugez nécessaire.

En plus de la forte opposition citoyenne, des experts en santé, en santé publique et en environnement ont dénoncé à de multiples reprises cette implantation. Le secteur est déjà trop pollué, trop chaud, trop minéralisé, la canopée est famélique. Il y a trop de circulation et surtout de congestion sur les grands axes routiers présents.

Notre arrondissement a déjà trop beaucoup trop enduré « pour le bien du grand nombre, du bien commun ». De nombreuses interventions ont détériorées, voire détruites des portions de notre territoire :

- Plus de 300 familles du quartier Longue-Pointe a été expropriées en 1964 pour la construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. ⁽²⁾
- En 1972, c’est 5 000 personnes qui sont expropriés pour le réaménagement (toujours attendu) de la rue Notre-Dame. Les activités commerciales sur la rue Ste-Catherine Est peine toujours à se relever de la dévitalisation engendrée par ce grand déplacement. ⁽³⁾
- Au cours des 50 dernières années, le Port de Montréal a colonisé toutes les berges du fleuve Saint-Laurent, principalement avec des terminaux de conteneurs. Le dernier terminal de conteneurs a été finalisé en 2020. Dans le secteur Assomption-Sud Longue-Pointe (ASLP) nous n’avons aucun accès au fleuve. La présence du Port a attiré plusieurs entreprises de logistique.

- Après des décennies de plaintes, en 1998, les résident-es de ce qui est devenu l'enclave Caty-Bruneau réussissent à être exproprié-es afin de satisfaire les besoins grandissants du Port de Montréal. ⁽⁴⁾⁽⁵⁾
- De 2016 à 2018, le chantier d'optimisation de l'autoroute 25 et d'amélioration des accès au port de Montréal est réalisé. Adaptant encore un peu plus l'aménagement de notre territoire aux besoins insatiables du Port.
- En 2016, l'achat de la friche Canadian Steel Foundries par Ray-Mont Logistiques devient le premier débordement des activités industrialo-portuaires au nord de la rue Notre-Dame. Une plateforme intermodale de transbordement de conteneurs pour exportation de produits agricoles et entreposage de conteneurs. Un terrain de 2.5 millions de pieds carrés asphalté, 10 000 à 15 000 conteneurs en rotation constante sur le site, 200 wagons de trains par jour et 1000 + voyages de camions, en opération 24/7, à 90 mètres d'un CHSLD et de 119 logements en coopératives.
- Le 31 juillet 2023, le Port de Montréal prolonge un second tentacule au nord de la rue Notre-Dame lors de la mise en service du nouveau pont d'étagement et du lien routier temporaire.
- En ce moment Ray-Mont Logistiques et le Port de Montréal attendent plutôt impatientement l'annonce du prolongement autoroutier de l'axe Assomption-Souligny.

Notre cour déborde déjà. Y ajouter la croissance attendue des activités de RML et le prolongement autoroutier Assomption-Souligny c'est définitivement trop!

Ma position et mes suggestions sont inspirées de déclarations faites par Charles Raymond, propriétaire et PDG de Ray-Mont Logistiques et nos élu-es de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM). Il règne toujours une certaine opacité sur ce que les gains légaux permettent ou non à Ray-Mont Logistiques de faire sur son terrain. J'ai plusieurs questions.

« Je vous garantis que le projet qu'on va faire va être le plus sexy au monde. On va être un modèle d'intégration industriel lourd avec le résidentiel ... Ça va être le plus beau projet au monde. » ⁽⁶⁾

- Charles Raymond, propriétaire et PDG Ray-Mont Logistiques
27 avril 2021 - 23m47s

Le 16 octobre les représentants de Ray-Mont Logistiques se sont présentés les mains vides. Le seul objectif de cette démarche est clair, obtenir des dérogations pour « optimiser les opérations » de l'entreprise. Le projet sexy, exemplaire qui devait faire l'envie de l'univers est disparu.

«On est toujours ouvert à faire un beau projet. Si les gens ne nous parlent pas nous on est menotté à faire ce qu'on a gagné en cour en 2017. » ⁽⁶⁾ (32m47s)

Pourquoi les négociations pour le règlement de la poursuite n'ont-elles pas aussi portées à répondre aux inquiétudes et aux besoins des riverain-es ? Quels étaient les obstacles ? Puisque l'entreprise avait clairement l'avantage sur les sujets abordés, n'avait-elle pas une opportunité unique de démontrer sa bonne volonté, son intention de s'intégrer harmonieusement à son nouveau voisinage ? C'est dommage, c'est une occasion manquée, les discussions sur le déploiement du projet et la gestion des nuisances auraient dues être au sommet des priorités de Ray-Mont, bien avant « l'optimisation de ses opérations ».

Pourquoi négocier toutes ces dérogations puisque MHM et RML nous répètent que l'entreprise peut opérer comme elle l'entend ? Est-ce bien vrai ? Si oui pourquoi l'obtention de ces dérogations est-elle si importante ?

« Le projet qu'on a gagné en cour en 2017 c'est ça, un projet « bare bone avec rien que des tracks, de l'asphalte et des conteneurs. » ⁽⁶⁾ (36m02s)

En vertu du permis de réhabilitation des sols émis en 2018 par le ministère de l'Environnement du Québec (MELCCFP) la construction des voies ferrées et l'asphaltage sont autorisés. Ses gains légaux en 2017 et 2021 lui permettent-ils d'installer de l'équipement pour traiter et entreposer des produits agricoles (silos, centrifugeuses, cyclones etc) ? De faire du transbordement ? De recevoir des convois ferroviaires ?

« Le permis qu'on a le droit de faire présentement implique plusieurs centaines de wagons, des conteneurs à 8 de haut sur l'entièreté du site, 24 heures sur 7. C'est ça le projet mais ce n'est pas ça qu'on veut faire. » ⁽⁶⁾ (32m12s)

Les gains légaux ont confirmé que l'entreprise pouvait empiler les conteneurs 8 de haut. Pourquoi faire le confirmer dans une dérogation municipale ? Le zonage permet des opérations 24/7, mais c'est le MELCCFP qui confirme les heures d'opérations permises dans une autorisation ministérielle ? Alors si ce qui est décrit n'est pas le projet de l'entreprise, que souhaite-t-elle faire au juste sur ce terrain ?

« C'est deux slides qui sont un amalgame d'idées proposées... sur tous les éléments de mesures de mitigation qu'on avait proposé à l'époque... on avait réuni une équipe de 10 personnes avec Lemay, des sommités dans le développement durable pour voir qu'est-ce qu'on pouvait faire pour qu'on devienne une référence... au niveau mondial d'intégration d'industrie lourde avec des résidents limitrophes. Il y a des gains pour tout le monde à faire. On peut redonner des pieds carrés à la communauté. » ⁽⁶⁾ (36m38s)



Que dire ? L'entreprise souhaitait nous en mettre plein la vue ? Elle voulait qu'on soit fier de l'accueillir parmi nous, chez nous ? Qu'on lui ouvre les bras ? Elle rêvait beau et grand. A-t-elle abandonnée cette utopie parce que nous étions des sceptiques qui espéraient secrètement être confondus ? Tout ça n'était que poudre aux yeux ? Une tentative de cacher sa véritable nature ?

Cette vraie nature, semble plutôt être une entreprise qui ne se préoccupe pas trop du bien-être de ses voisin-es, du respect des règlements, des lois. Quand les décisions ne vont pas dans le sens voulu, elle poursuit, abusivement.

Il s'agit d'une entreprise qui ridiculise les plaintes des voisin-es à propos des inconvénients causés par ses activités, en offrant des climatiseurs plutôt que de réduire le bruit la nuit. Ainsi avec les fenêtres fermées, ces gens devraient cesser de se plaindre ?

“Vancouver resident Zien has spoken with Charles Raymond, Ray-Mont's CEO, about the noise. "He said he couldn't stop the graveyard shift, but one solution would be to buy air conditioning units for all disturbed residents," she said.” ⁽⁷⁾

« Parce que le développement économique et urbain ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des résidentes et des résidents du milieu dans lequel il s'intègre. » ⁽⁸⁾

- Pierre Lessard-Blais, maire Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
14 juin 2021

Bien dit, alors la génération des revenus et profits devront attendre.

Ray-Mont Logistiques a choisi avec soin le site où faire croître démesurément ses activités à Montréal. Il savait, que tout autour il y avait des secteurs résidentiels. L'entreprise ne peut pas être surprise par nos réactions et nos exigences. Elle doit volontairement retourner à la table de discussion avec la Ville de Montréal et régler tous enjeux de cohabitation, de gestion des nuisances et dévoiler son plan d'implantation. Nous voulons de la prévisibilité. La Ville de son côté doit être beaucoup plus ambitieuse et défendre avec beaucoup plus de conviction et d'ardeur nos intérêts. Tempérer les nuisances sonores de l'entreprise, ne sera pas satisfaisant, ni suffisant.

« La Ville a fait tout ce qui était en son pouvoir pour faire des aménagements qui vont tempérer les nuisances sonores. » ⁽⁹⁾ (32m10s)

-Alia Hassan-Cournol, conseillère municipale
Conseil d'arrondissement MHM 4 novembre 2024

L'entreprise doit aussi cesser de mentir et ne pas divulguer clairement ses intentions.

En avril 2021, Charles Raymond parlait de 1000 déplacements de camions par jour. En novembre 2022, le MELCCFP l'autorise à faire 1500 déplacements de camions par jour alors qu'il n'opère que 8% de son site. Le document soumis pour cette consultation inclut une étude d'impact sonore préparée par Soft dB, rédigée en novembre 2023. Elle réfère à 160 déplacements de camions par heure, donc un total 1920 camions par jour pour 12 heures d'opérations ou 3840 par jour pour 24 heures d'opérations (page 26 de 66). Quel est le bon nombre ?

Un document de RML indique qu'il faut 3.7 conteneurs pour transborder un wagon de grains. Son objectif est de recevoir chaque jour 100 wagons, donc de remplir 370 conteneurs. Pourquoi alors a-t-il besoin de faire 1500 + voyages de camions par jour ? Pourquoi a-t-il besoin d'espaces pour 10 000 à 15 000 conteneurs ?

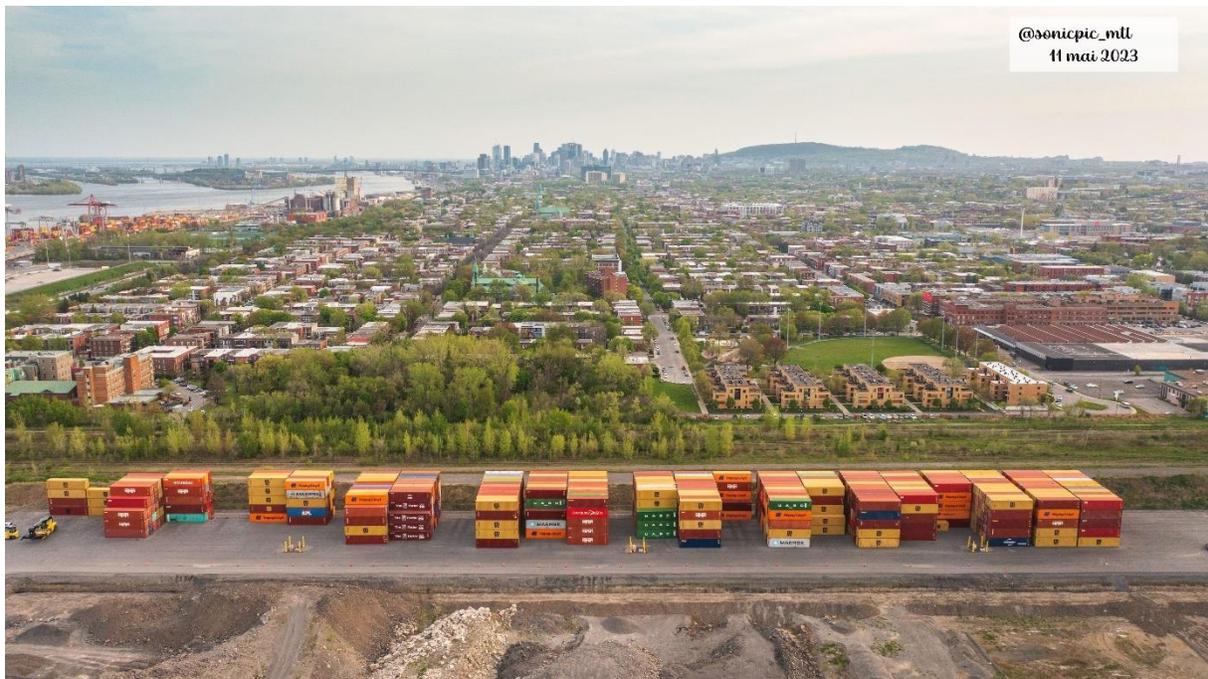
Le bruit et la pollution de l'air générés par les activités de l'entreprise sont des inquiétudes persistantes et sérieuses. C'est avec beaucoup de scepticisme qu'à la page 14 de 66 du document de RML on peut lire : LA MITIGATION DES IMPACTS SONORES - LE PROJET LUI-MÊME COMME MESURE DE MITIGATION. On nous a parlé de « placer intelligemment » les conteneurs pour réduire le bruit. Pourtant une des caractéristiques du projet est de déplacer constamment les conteneurs. M. Raymond nous l'a dit :

« Les conteneurs vont bouger de façon dynamique, ce n'est pas possible de savoir où est-ce qu'ils vont être. Ça change tout le temps, ça dépend du booking, ça dépend des wagons, ça dépend des bateaux... » ⁽⁶⁾ (1h04m25s)

Comment alors croire les simulations réalisées par Soft dB?

Il est important de rappeler que nous parlons d'un accroissement colossal du volume des activités de l'entreprise. Il ne s'agit pas d'un déménagement. D'ailleurs, à ce jour le site dans le Sud-Ouest est toujours en opérations. Le site de la rue Notre-Dame est 5 fois plus grand que celui de Pointe Saint-Charles et permet d'augmenter le volume des opérations de 10 à 15 fois. L'entreprise écoblanchit l'impact de son arrivée dans MHM en affirmant faussement (parce que cité hors contexte) que la distance parcourue et les émissions de gaz à effet de serre seront réduits de 88% et 82%. Cette affirmation est fautive!

De plus, les dérogations négociées pour régler la poursuite de 373M\$ intentée par l'entrepreneur contre la Ville ne répondent à la grande majorité des critères d'évaluation tel qu'inscrit dans l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ⁽¹⁰⁾.



« On veut que le projet soit socialement acceptable. » ⁽⁶⁾ (1h04m13s)

Moi aussi. C'est pourquoi je m'oppose à toutes les dérogations demandées par Ray-Mont Logistiques. La Ville de Montréal doit refuser de les accorder. Elles ne servent aucunement à favoriser la cohabitation avec les riverain-es. Si le projet ne peut pas s'implanter dans le respect de la santé de la population et la quiétude de nos quartiers, c'est qu'elle est incompatible avec notre milieu. Elle devra partir !

Cependant si l'entreprise est sérieuse et souhaite avoir une chance de s'intégrer harmonieusement dans notre quartier il faudra beaucoup plus que quelques poches de pois chiches en aide alimentaire à notre cuisine collective !

Une réflexion est nécessaire pour réorienter les discussions sur des bases qui prioriseront véritablement la réduction des nuisances dans le but de ne pas porter atteinte à notre santé et assurer la quiétude et la qualité de nos milieux de vie résidentiels.

Ray-Mont Logistiques doit

1 – Modifier et surtout réduire considérablement son projet. Autrement il n'a qu'à quitter MHM. Pas d'inquiétudes, il fera tout de même beaucoup d'argent.

- La superficie opérationnelle maximale acceptable serait d'environ 1 000 000 de pieds carrés, soit deux fois la taille de son site de Pointe Saint-Charles.
- Entreposer un maximum de 5 000 conteneurs
- Jamais empilé plus que 4 de haut
- Pas plus de 750 voyages de camions par jour.

2 – Évaluer les nuisances qui seront causées par ses activités, prévoir les méthodes le plus avant-gardistes pour les mesurer et s'assurer de les réduire en dessous des quantités autorisées par les règlements.

3 – Limiter ses heures d'opérations de 7h00 à 19H00, éternellement

4 – Limiter les journées d'activités du lundi au vendredi, éternellement

5 – Ceinturer son site d'une dense bande verte possible grâce au 1 000 000 à 1 500 000 pieds carrés qui seront disponibles (voir point 6)

6 – Installer TOUTES les voies ferrées (deux pour le CN et trois pour lui) nécessaires sur son terrain et maintenir la butte en place. Le ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD) et la Ville de Montréal doivent laisser tomber la réserve foncière que la portion est du terrain de Ray-Mont Logistique afin de réaliser ces deux propositions.

7 – Abandonner sa demande d'être relié au prolongement Assomption-Souigny. Les entrées et sorties pourront s'effectuées par la route du Port qui sera pérennisée.

8 – Verdir la butte et la nouvelle ceinture verte avec des espèces d'arbres et de végétaux indigènes, en portant une attention particulière pour la plantation d'espèces mellifères. La décontamination, si elle s'avère nécessaire, devra privilégier la phytoremédiation.

9 – S'engager volontairement comme partenaire dans une Évaluation d'impact sur la santé à être menée par la Direction régionale de la santé publique.

La Ville de Montréal doit

- 10 – Acquérir du Canadien National l'entière propriété de la gare de triage Longue-Pointe (point 6). Ce serait un gain substantiel pour les citoyens.
- 11 – Abandonner la réalisation de l'anachronique projet de prolongement autoroutier Assomption-Souligny (point 7)
- 12 – Mandater la Direction régionale de la santé publique à tenir une Évaluation d'impact sur la santé pour tout le secteur Assomption-Sud.
- 13 – Défendre avec ardeur et vigueur la population de MHM. Nous méritons beaucoup plus que ce qui est proposé. Nous sommes aux premières loges de nombreuses crises sociales et sanitaires.

Attentes envers le CN

- 14 – Installer ses deux nouvelles voies ferrées sur le terrain de Ray-Mont Logistiques. Conserver ses accès vers le viaduc ferroviaire et la voie ferrée vers le nord.
- 15 – Vendre l'entière propriété de la gare de triage Longue-Pointe à la Ville afin d'en faire un large corridor vert.
- 16 – S'engager volontairement comme partenaire dans une Évaluation d'impact sur la santé à être menée par la Direction régionale de la santé publique.

Attentes envers le gouvernement du Québec et du Canada

Comme membre de la Mobilisation j'endorsse entièrement cette demande :

*Nous pensons également que la Ville ne doit pas laisser une poursuite bâillon, aussi intimidante soit-elle, avoir le dessus sur le bien-être et la sécurité de ses citoyens : elle ne doit pas se soumettre docilement à cette forme d'intimidation industrielle, comme c'est le cas présentement. Pour ce faire, **il est nécessaire que la Ville soit appuyée par tous les paliers de gouvernement**. Les pratiques que met de l'avant l'entrepreneur Ray-Mont Logistiques doivent être dénoncées et réprochées en haut lieu. **Nous ne pouvons pas laisser les entreprises privées utiliser les menaces juridiques pour forcer leurs projets et décider de l'aménagement de notre territoire, de nos milieux de vie, ainsi que de notre santé.***

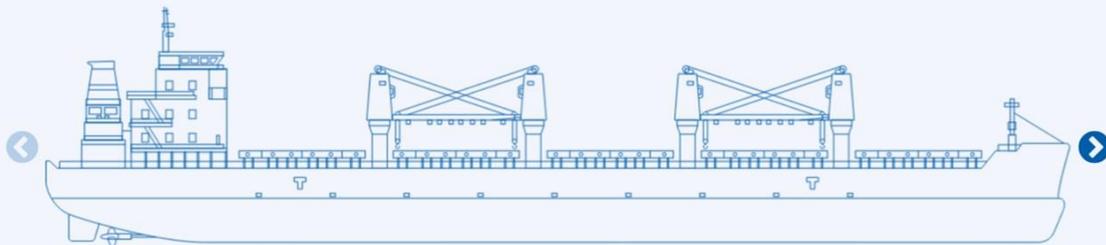
- 17 – Le ministère de l'environnement de la lutte contre les changements climatiques, de la faune et des parcs du Québec doit réduire les heures d'opération permises de Ray-Mont Logistiques à de 7h00 à 17h00 du lundi au vendredi.
- 18 – Le MTMD doit remettre à l'entreprise la réserve foncière sur la portion est du terrain et abandonner le projet de prolongement autoroutier Assomption-Souligny.
- 19 – Le MTMD doit céder tous les terrains qu'ils possèdent dans le quadrilatère Viau-Dickson entre les rues Notre-Dame et Hochelaga à la Ville de Montréal pour des fins de verdissement.
- 20 – Le Gouvernement du Canada doit utiliser son influence sur le Port de Montréal (i.e les subventions) afin qu'il s'engage dans une démarche sérieuse pour réduire les nuisances causées par les activités de tous ses partenaires.

Attentes envers le Port de Montréal et tous ses partenaires d'affaires

« Le Port de Montréal est le plus important port sur la côte est canadienne. Il est le seul port à conteneurs sur le Saint-Laurent. Ses opérations créent et maintiennent plus de 37 000 emplois et font de lui un moteur économique incontournable de la métropole et de toute la région. Il est le moteur de la chaîne métropolitaine de logistique et transport de Montréal.

Desservant un bassin de 40 millions de consommateurs en une journée de camionnage et de 70 millions de consommateurs en moins de deux jours de train, le Port de Montréal est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement et un catalyseur d'échanges commerciaux pour le Nord-Est américain. » ⁽¹¹⁾

NOTRE IMPACT EN CHIFFRES



37 000 EMPLOIS

**2,7 MILLIARDS DE
DOLLARS EN
RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES**

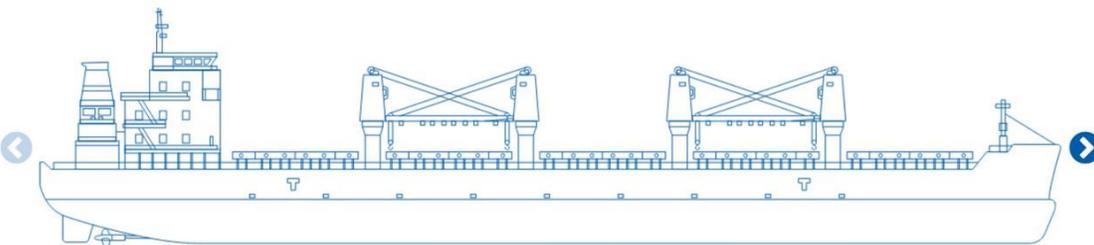
**35,3 MILLIONS DE
TONNES DE
MARCHANDISES**



**2,7 MILLIARDS DE
DOLLARS DE
RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES**

**1,5 MILLIARDS DE
DOLLARS DE
RECETTES FISCALES**

**36 MILLIONS DE
TONNES DE
MARCHANDISES**



**150 MILLIARDS DE
DOLLARS DE
MARCHANDISES**

**110 MILLIONS DE
CONSOMMATEURS**

**UN ÉCOSYSTÈME DE
6000 ENTREPRISES**

Tous ces chiffres sont impressionnants. Mais derrière la valeur économique de ce qui transite par le Port, il y a en première ligne les 145 000 citoyen-nes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve qui vivent au quotidien les nuisances causées toutes ces activités.

La prospérité économique de Montréal, du Québec, d'une partie du Canada et et nord-est des États-Unis réduisent notre espérance de vie, nous rend plus propices à développer des maladies respiratoires, inflammatoires, cardiaques.

21 – Le Port de Montréal et ses partenaires doivent s'engager dans une démarche sérieuse et soutenue dans le temps de responsabilisation et de compensations pour l'ensemble des nuisances causées par leurs activités.

- Identifier, quantifier et cartographier les nuisances
- Mettre en place un ambitieux plan de réduction des nuisances
- Mettre en place un programme de compensations pour les citoyen-nes de MHM, en débutant par des contributions financières substantielles en infrastructures vertes et bleues.

22 – Le Port de Montréal et tous ses partenaires d'affaires doivent s'engager volontairement à participer à une Évaluation d'impact sur la santé à être menée par la Direction régionale de la santé publique.

Merci beaucoup.

- (1) <https://montrealgazette.com/news/local-news/opponents-of-ray-mont-container-yard-project-continue-battle-as-public-consultations-begin>
- (2) <https://archivesdemontreal.com/2004/12/09/un-vieux-village-disparait-longue-pointe-1724-1964/>
- (3) <https://www.lapresse.ca/actualites/dossiers/transport-a-montreal/201011/13/01-4342434-notre-dame-des-100-douleurs.php>
- (4) Un pâté de maison envahi par la poussière
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2719796>
- (5) https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/1998_F/30626.pdf
- (6) <https://vimeo.com/543334146>
- (7) <https://www.vancouverisawesome.com/courier-archive/news/richmond-noise-robs-vancouverites-of-sleep-2981206#:~:text=Many%20residents%20have%20been%20unable,clock%20about%20four%20years%20ago.>
- (8) <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/la-ville-de-montreal-et-ray-mont-logistiques-prets-a-travailler-avec-la-population-pour-creer-un-projet-exemplaire-820610666.html>
- (9) https://www.youtube.com/watch?v=vEldrSNcLBI&list=PL0M9u0jio9rb_HwUN9mF1-QC7kQB7BnLH&index=10
- (10) https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/18_AUS_E_61_FICHE_ARTICLE_89_2018-05-22.PDF
- (11) <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/responsabilite-sociale/communaute/impact-social-et-economique>