



AQME

**Association québécoise
des médecins
pour l'environnement**



**Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre de la consultation publique sur le
Site Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption-Sud**

12 novembre 2024

Présentation de l'Association québécoise des médecins pour l'environnement

Officiellement créée en 2018, l'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) regroupe des centaines des médecins québécois interpellés par les enjeux environnementaux. L'AQME s'intéresse notamment aux impacts des changements climatiques sur la santé, aux transports actifs et en commun, aux pesticides, à la protection de la nature, et aux enjeux énergétiques. L'AQME est la branche québécoise de l'Association canadienne des médecins pour l'environnement fondée en 1993.

Introduction et déclaration d'intérêt

La façon dont notre territoire est aménagé a un impact majeur sur la santé, le bien-être et l'espérance de vie des Québécois.es. De manière plus quantitative, il est estimé que 70% de ce qui a des impacts sur la santé d'une population peut être influencé par une politique d'aménagement.¹

En toute transparence, l'organisatrice Ph.D de l'AQME suit de près les dossiers concernant le secteur Assomption-Sud-Longue-Pointe et de la rue Notre-Dame, alors qu'elle habite Viauville depuis 25 ans. Elle a participé à plusieurs mobilisations citoyennes concernant Ray-Mont Logistiques depuis 2026, mais elle continue désormais à suivre les dossiers qui concernent son secteur et cette entreprise par le biais de l'AQME depuis janvier 2022, alors qu'elle a commencé à y travailler. Son point de vue, ses expériences et ses analyses informent le positionnement de l'AQME, et le présent mémoire présente bel et bien le positionnement de l'AQME avant tout.

Très bref, il revient sur les questions que l'organisatrice a posées lors de la séance d'information, le 16 octobre 2024, et sur l'importance de les prendre en compte, au sujet des nuisances sonores. Il propose aussi la contribution du Cadre de référence sur l'air que l'AQME a lancé en février 2024.

¹ ADEME : Dépasser les idées préconçues entre santé et aménagement urbain : les clefs de l'urbanisme durable, Synthèse, 2021, 35 pages.

La qualité de l'air et le bruit environnemental, des risques environnementaux plutôt que des dommages collatéraux

La qualité de l'air, une dimension absente des impacts du projet de Ray-Mont Logistiques

D'emblée, nous trouvons inquiétant que dans le somme toute mince document d'information rendu disponible par l'entreprise Ray-Mont Logistiques, il ne soit aucunement question de qualité de l'air.

L'AQME s'intéresse grandement à cet enjeu de santé publique / environnementale et s'inquiète de la qualité des normes québécoises de qualité de l'air. C'est pourquoi, avec les appuis officiels de 14 associations médicales, ordres professionnels, syndicats et autres organisations², nous avons élaboré en 2023 un [Cadre de référence sur l'air](#), qui explique nos préoccupations et présente nos recommandations, et qui a été [lancé](#) en février 2024. Nous avons aussi écrit des lettres ouvertes à ce sujet et saisi plusieurs occasions de plaider pour une révision des normes de qualité de l'air par le ministère de l'Environnement, de la lutte aux changements climatiques, de la faune et des parcs (MELCCFP). Plus encore, nous croyons nécessaire que soit élaborée et mise en oeuvre une Stratégie nationale de l'air sain.

Nous nous intéressons aussi aux bilans de la qualité de l'air de la Ville de Montréal, et nous avons soulevé certains questionnements quant au dernier bilan, présenté cet automne. Faisant certes état d'améliorations dans l'Est de Montréal, nous nous inquiétons que des données relatives au transport ne soient pas assez prises en compte, et que des données ne soient pas rendues disponibles par le Ministère des transports et de la mobilité durable (MTMD).

Soulignons aussi le rapport intitulé : « [Mobiliser les preuves](#) », qui s'intéresse aux effets sur la santé de la pollution atmosphérique liée au trafic routier³, réalisé en 2022 par l'Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME (CAPE, en anglais - l'AQME en est un comité régional).

C'est pourquoi nous espérons que l'entreprise Ray-Mont Logistiques partagera les données relatives à la qualité de l'air qu'elle anticipe pour ses opérations actuelles dont elle dispose, de même que pour les scénarios envisagés en lien avec l'augmentation de ses opérations via le présent projet en consultation.

Le bruit, une dimension pas assez prise en compte dans le projet de Ray-Mont Logistiques

Par ailleurs, tel que l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) le souligne : « *[l'Organisation] mondiale de la Santé (OMS) a étudié l'impact de certaines conséquences du bruit sur la santé. Les pertes en santé et en qualité de vie liées au bruit seraient au deuxième rang*

² Le Collège des médecins du Québec, le Collège québécois des médecins de famille, la Fédération des médecins omnipraticiens du Québec, l'Association des pneumologues de la province de Québec, l'Association des spécialistes en médecine préventive, l'Ordre des infirmières et infirmiers du Québec, l'Ordre professionnel des inhalothérapeutes du Québec, la Fédération interprofessionnelle de la santé du Québec, l'Association pour la santé publique du Québec, l'organisation Action cancer du sein du Québec, la section québécoise de l'Association canadienne des infirmiers et infirmières pour l'environnement, la Fondation canadienne pour la santé vasculaire, la Fondation des maladies du coeur et de l'AVC et la Fondation québécoise du cancer.

³ Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME) (2022). [Mobiliser les preuves - Activer le changement sur les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique liée au trafic routier](#), 73p. [Sommaire](#) cité dans le texte (4p.).

*des risques environnementaux les plus importants, après la pollution de l'air. »*⁴

Soulignons que le premier article de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) considère que le bruit peut être considéré comme un contaminant lorsqu'il est « susceptible d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement »⁵.

Pour sa part, importante, en novembre 2015 (l'année pendant laquelle Ray-Mont Logistiques a fait l'acquisition de son terrain dans le secteur Assomption-Sud), l'INSPQ publiait une première étude extensive sur le bruit environnemental et la santé au Québec⁶. Celle-ci document des conséquences du bruit environnemental sur la santé physiologique et psychologique des individus exposés :

La recension des études scientifiques montre que le bruit peut avoir de multiples conséquences tant physiques (perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, soit l'hypertension artérielle pour le bruit routier et aérien et l'infarctus du myocarde pour le bruit routier, ainsi que perte d'audition et acouphènes) que psychosociales (nuisance – gêne et dérangement – et difficultés d'apprentissage en milieu scolaire).⁷

L'INSPQ souligne aussi les problèmes d'acceptabilité sociale qu'il génère, et des coûts économiques : « pour l'année 2013, les coûts sociétaux des effets du bruit environnemental s'élèveraient à près de 680 M\$ par année au Québec, selon une évaluation conservatrice. » Soulignons qu'au chapitre des coûts économiques, le sommeil troublé des citoyen.ne.s devraient être pris en compte, alors que leur productivité au travail et même à l'école ne sont pas encore tant pris en compte dans ces calculs.

Nous trouvons inquiétant que l'entreprise Ray-Mont Logistiques affirme, sans sources scientifiques à l'appui, que les bâtiments fixes qu'elle ajoutera sur son site (de même que les conteneurs qui s'y trouvent déjà) puissent agir comme une mesure de mitigation efficace afin de contrer les nuisances sonores des opérations s'effectuant sur ce site. Elle affirme que les acousticiens qu'elle a engagés l'ont assurée que c'est déjà le cas.

En séance d'information, le 16 octobre dernier, j'ai demandé plus de précisions :

« 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 des 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. »

J'ai aussi donné l'exemple du changement des alarmes de recul qui a été effectué par le Port de Montréal, dans les dernières années, à la suite de démarches pour que ces nuisances sonores (et qui troublaient le sommeil de nombreux.ses résident.e.s du quartier) soient prises en compte et corrigées. Pour mémoire, les alarmes de recul des véhicules circulant dans le Port étaient évidemment destinées à protéger la sécurité des travailleur.e.s, mais leur propagation faisaient en

⁴ Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (mis à jour le 23 avril 2024). « Bruit environnemental », [en ligne : Accueil, Expertises, Santé environnementale et toxicologie, Qualité de l'air, bruit environnemental et rayonnement non ionisant, Bruit environnemental].

⁵ [Loi sur la qualité de l'environnement](#) [q-2] [à jour au 31 mai 2024], Titre 1 Dispositions d'application générale, chapitre 1 Définitions, article 1 [1972, c. 49, sec. I; 2017, c. 4, a. 2].

⁶ INSPQ (septembre 2015). « [Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains](#) ».

⁷ Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (26 novembre 2015). « Le bruit environnemental : un enjeu de santé publique », en ligne : *Accueil, Nouvelles, Le bruit environnemental : un enjeu de santé publique*.

sorte de faire des pics de bruits (stridents, en plus) qui se faisaient entendre et dérangeaient le quotidien (et les nuits) des gens habitant Hochelaga-Maisonneuve) (d'autres bruits inhérents au travail de manutention aussi étaient en cause)⁸. La solution qui a été finalement trouvée, après de la sensibilisation et des négociations avec les syndicats, a consisté à remplacer ces alarmes de recul par d'autres qui utilisaient du « bruit blanc ».

L'entreprise et l'arrondissement ont indiqué prendre les préoccupations que j'ai soulevées pour me faire parvenir une réponse par écrit, vraisemblablement avec plus de détails.

Malheureusement, tel qu'en fait foi sa réponse communiquée le 1er novembre dernier, l'entreprise a indiqué que « *[ce] sujet ne fait pas l'objet de la présente consultation* » et qu'elle ne faisait que réitérer ce que la firme en caustique qu'elle a mandatée pour « *analyser le climat sonore actuel sur le site, [modéliser] et [faire] les suivis des niveaux sonores associés aux activités depuis le début de celles-ci [il y a deux ans]* ». Selon elle : « *[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.* »

Nous ne considérons pas cette réponse comme étant satisfaisante, alors que cela indique probablement qu'aucune modélisation à propos des activités lors de la réalisation du projet ne sont disponibles (ou existantes?). **C'est pourquoi nous demandons que l'entreprise Ray-Mont Logistiques partage les modélisations relatives au bruit en regard des scénarios envisagés et qui comprennent l'augmentation de ses opérations et de la circulation motorisée sur son site par le présent projet en consultation.**

Car il importe de prendre les faits suivants en compte, que Bruitparif (l'Observatoire sur le bruit en Île-de-France [Paris]) répertorie dans la fiche intitulée « Les moyens de lutte contre le bruit routier »⁹ :

- Si, pour limiter la propagation, il est effectivement indiqué « *[qu'aux] abords des habitations, implanter des écrans acoustiques absorbants ou réfléchissants ou des merlons de terre permet de limiter la propagation du bruit et de diminuer l'exposition pour les premiers étages des logements et leurs espaces extérieurs* », il est important de noter la trame urbaine de Viauville qui est majoritairement constituée de triplex et de duplex.
- Il importe aussi de prendre en compte, de manière concomitante, d'autres éléments, qui nous conduisent aux questions suivantes :
 - Quelle sera la vitesse des véhicules sur le site en opération ?
 - « *À vitesse égale, une diminution de moitié du trafic routier conduit à une baisse de 3 dB(A) du niveau sonore, une diminution de 30 % à une baisse de 1,5 dB(A) et une diminution de 10 % à une baisse de 0,5 dB(A) [Actions sur le volume de trafic routier].* »
 - Combien de véhicules accèderont et quitteront le site lors des opérations projetées ?
 - « *En milieu urbain, un poids lourd représente acoustiquement [de 4 à] 10 véhicules légers. Une restriction de circulation des poids lourds peut donc s'accompagner d'une diminution significative du bruit.* »

⁸ Ducas, Isabelle (1er juin 2017). [Hochelaga-Maisonneuve : des citoyens exaspérés par les alarmes du Port de Montréal](#), La Presse.

⁹ Bruitparif [Observatoire sur le bruit en Île-de-France [Paris] - en ligne]. [Les moyens de lutte contre le bruit routier](#).

- Ray-Mont Logistiques envisage-t-elle demander ou obliger à ce que les véhicules qui y opèrent soient électriques ?
 - « Le bruit moteur d'un véhicule électrique est bien inférieur à celui d'un véhicule thermique, mais au-delà de 50 km/h, le bruit de roulement reste similaire. Une augmentation de la proportion de véhicules électriques ou hybrides en zone urbaine va donc dans le bon sens pour lutter contre le bruit, même s'il doit être rappelé qu'il faudrait que le taux de véhicules électriques ou hybrides au sein du parc atteigne de l'ordre de 20 % pour que le bruit routier commence à diminuer significativement (diminution d'au moins 1 dB(A)). »

Par ailleurs, Ray-Mont Logistiques envisage-t-elle demander ou obliger à ce que les véhicules qui y opèrent soient munis d'alarmes de bruit blanc, comme au Port de Montréal ?

Des impacts sur la santé non négligeables

À notre avis, ces questions et ces dimensions (celle de la qualité de l'air et celle des nuisances liées au bruit) sont essentielles et cruciales pour la santé de l'environnement et des résident.e.s des zones habitées avoisinantes. Parce que les impacts sur la santé sont cumulatifs, il importe que les études d'impacts les envisagent ainsi, au lieu de les analyser et de les autoriser à la pièce. Parce qu'il s'agit aussi de justice et d'équité environnementale, alors que même si le quartier Hochelaga-Maisonneuve se revitalise grandement depuis une vingtaine d'années, il reste et restera un quartier où vivent des populations vulnérables¹⁰. Tous les gens habitant le quartier ont droit à un environnement sain, et les entreprises qui s'installent à proximité doivent tenir compte de cela en regard de l'acceptabilité sociale de leurs projets, d'autant plus que comme l'illustre la mobilisation citoyenne de longue date, la santé en lien avec l'environnement est de plus en plus au coeur des enjeux d'acceptabilité sociale.

C'est pourquoi au-delà du présent exercice effectué par l'Office de consultation municipale de Montréal (OCPM), l'AQME considère qu'une [Étude des impacts sur la santé](#) (ÉIS)¹¹ effectuée par la Direction de la santé publique de Montréal dans le secteur Assomption-Sud-Longue-Pointe (et qui inclut le projet de Ray-Mont Logistiques) est importante. De plus, comme nous l'avons affirmé depuis plusieurs années déjà, nous considérons aussi urgent que des [Évaluations environnementales régionales](#) (ÉER)¹², telles que préconisées par le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE), sont aussi pertinentes et nécessaires, et urgentes. considérant le voisinage de zones habitées avec cette entreprise et d'autres à venir.



Organisatrice, Ph.D

Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME)

¹⁰ Je porte à votre attention ce Portrait, qui comporte aussi un Portrait de la santé de la population du territoire et un Portrait des maladies chroniques de la population du territoire. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (CIUSSS de l'Est) (dernière mise jour : 19 juillet 2022). [Portrait de la population de l'Est](#), en ligne : Accueil, À propos, Connaître votre CIUSSS, Portrait de la population.

¹¹ INSPQ (mis à jour le 5 mai 2022). « [Évaluation d'impact sur la santé](#) », en ligne : Accueil, L'Institut, Éthique, politiques publiques et santé, Évaluation d'impact sur la santé.

¹² Biuzzi, Philippe, et Anne-Sophie Doré (7 octobre 2022). « [Un outil dont on ne devrait plus se passer](#) », La Presse.