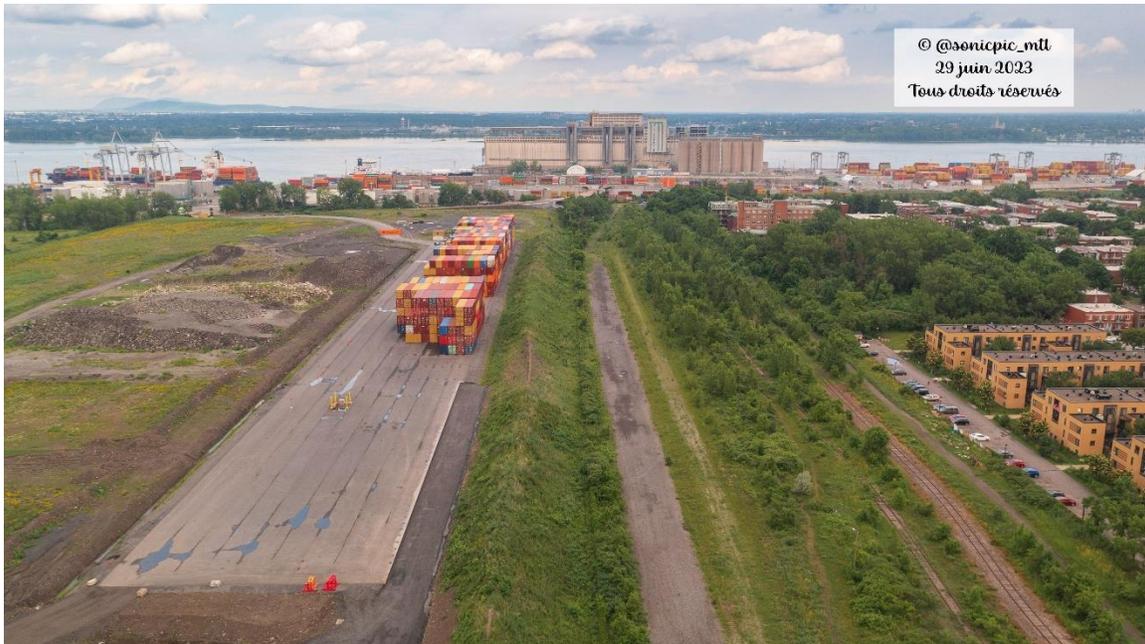


**Mémoire pour la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal**  
**portant sur**  
**le Site Ray-Mont Logistiques – Secteur Assomption Sud**



Crédit photo: Charles Masse, @sonicpic\_mtl

**Présenté par**  
**Ronald Daignault**  
**Jacques Laurin**

**Novembre 2024**

## **Table des matières**

<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>Observations</b>	
<b>1. Article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Évaluation d'un projet en dehors de son contexte global.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Débordement des impacts sur les quartiers périphériques.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Pas d'étude d'impact environnemental.....</b>	<b>5</b>
<b>5. La Ville de Montréal se magasine un litige et laisse les citoyens en plan....</b>	<b>5</b>
<b>Recommandations</b>	
<b>1. Configuration du mur écran sonore.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Attendre la conclusion de l'acquisition de la parcelle du CN.....</b>	<b>7</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>8</b>

## **Introduction**

Le 16 octobre 2024, nous étions présents à la séance d'information et de questions-réponses de l'OCPM sur l'optimisation des activités en cours sur le site de RML.

L'entreprise opère actuellement en conformité aux règlements municipaux et en vertu d'un jugement de la cour d'appel du Québec émis en 2021. RML veut modifier les conditions d'opération spécifiées au permis mais doit d'abord obtenir des dérogations à la réglementation de la Ville de Montréal. Cette consultation fait suite à une entente hors-cour intervenue entre RML et la Ville de Montréal, alors que RML mettait en veilleuse une poursuite de 373 M \$ intentée contre la ville pour refus de permis. Une des conditions de cette entente requiert l'approbation par le conseil de ville, en vertu de l'article 89 de sa charte, d'une série de dérogations réglementaires. La consultation publique constitue une étape de cette démarche.

Dans le cadre de cette entente, la ville s'est aussi engagée à réaliser à ses frais une série d'aménagements nécessaires aux opérations de RML. Acquisition et décontamination d'un terrain appartenant au CN, bassin de rétention des eaux de pluie, déviation des voies ferrées, relocalisation d'une butte-écran ainsi que des réaménagements d'accès routiers.

Nous désirons faire état devant cette commission de nos observations et de nos recommandations.

## Observations

### 1- Article 89<sup>1</sup> de la Charte de la Ville de Montréal

Nous constatons que la consultation en cours constitue une formalité visant à permettre l'adoption d'un règlement dérogeant à toute réglementation en vigueur pour permettre la réalisation d'un projet particulier. Si nous nous référons, à titre d'exemple, à la fiche d'urbanisme mise en ligne par l'arrondissement Ville-Marie<sup>2</sup>, on peut lire que les critères d'évaluation d'une demande en vertu de l'article 89 sont notamment le degré de contribution à la qualité du domaine public, l'amélioration du paysage urbain, la réduction des impacts environnementaux. Clairement, aucun de ces critères ne trouve place dans ce projet. En conséquence, les citoyens peuvent légitimement se demander quel pourrait être l'impact de leurs interventions devant les commissaires si l'objectif premier de la ville est de se dégager d'une poursuite intentée par le promoteur plutôt que la protection et l'amélioration de leur milieu de vie.

### 2- Évaluation d'un projet en dehors de son contexte global

Malheureusement, le mandat de l'OCPM est restreint au contexte de la demande de dérogation en vertu de l'Article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Nous déplorons que la présente évaluation ne tienne pas compte des autres blocs du casse-tête concernant l'avenir du secteur Assomption Sud. Les détails des aménagements requis pour le prolongement de la voie rapide Souigny ne sont pas connus. La rue Dickson doit-elle toujours être fermée à la circulation maintenant que la Ville de Montréal a confirmé que le prolongement du boulevard de l'Assomption est abandonné? L'acquisition par la Ville de Montréal de la parcelle de terrain du CN n'est pas, à notre connaissance, finalisée. Si jamais cette acquisition achoppait, est-ce que le projet du promoteur pourrait se réaliser tel que présenté dans les documents de la consultation? Rappelons que le monticule qui protège présentement le quartier résidentiel disparaît des infrastructures du site du promoteur. Est-il possible que les résidents de Viauville se retrouvent éventuellement sans écran acoustique? Il n'y a présentement pas de plan formel pour le développement de l'ensemble du territoire Assomption Sud. À la lumière de ces questionnements, ce projet serait donc autorisé en vase clos, sans tenir compte de son contexte global d'insertion.

---

<sup>1</sup> <https://elois.caij.qc.ca/C-11.4/article89> et suivants

<sup>2</sup> <https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=8ada61b4c4&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1814292917354808277&th=192da9cbb970c3d5&view=att&disp=inline>

### **3- Débordement des impacts sur les quartiers périphériques**

Lors de présentations préalables, le promoteur a indiqué que son projet visait, à terme, le traitement de 100 wagons par jour. On comprend que 100 wagons arrivent à son site et 100 wagons quittent son site à chaque jour. Or il n'existe qu'une seule voie ferrée qui dessert le site du promoteur. Il s'agit de la voie du CN qui longe l'avenue Souigny dans Mercier-Est, qui traverse la rue Sherbrooke près de l'avenue Durocher dans Montréal-Est, ainsi que l'avenue Marien toujours dans Montréal-Est. Jusqu'à maintenant, aucune information n'a percolé sur la gestion planifiée des convois par le CN. Lorsqu'on sait qu'un convoi de 100 wagons mesure près de 2 kilomètres, nous pourrions faire face à un problème de sécurité publique si pour quelque raison le CN décidait de regrouper tous ces wagons et de les déplacer en bloc. L'impact d'une telle situation serait critique si des véhicules d'urgence étaient retardés ou déviés avant de pouvoir intervenir. Ce serait notamment le cas dans Montréal-Est sur Sherbrooke et sur Marien, mais particulièrement dans Mercier-Est au sud de l'avenue Souigny. Cette facette du projet n'a jamais été abordée.

### **4- Pas d'étude d'impact environnemental**

Ce projet du promoteur n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact environnemental malgré les demandes répétées des citoyens auprès du ministre de l'Environnement, de la lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec. Lorsque le promoteur nous présente une étude d'impact sonore rédigée par la firme SoftdB (document de la consultation) et que lors de la séance d'information et de question- réponses, les représentants de SoftdB ne sont pas présents pour expliquer leur démarche et le contenu leur rapport, nous ne considérons pas que nous avons en main toutes les informations pour porter un jugement objectif sur le projet qui nous est présenté. L'impact sonore des opérations constitue une inquiétude fondamentale des citoyens et la consultation n'a pas permis de faire la lumière sur cet aspect.

### **5- La Ville de Montréal se magasine un litige et laisse les citoyens en plan**

La transaction<sup>3</sup> (entente hors-cour) intervenue entre la Ville de Montréal et le promoteur stipule dans la section Engagements de la Ville de Montréal :

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;

La valeur d'une telle clause nous apparaît discutable.

---

<sup>3</sup> CS 500-17-125150-238 et CS500-17115756-218

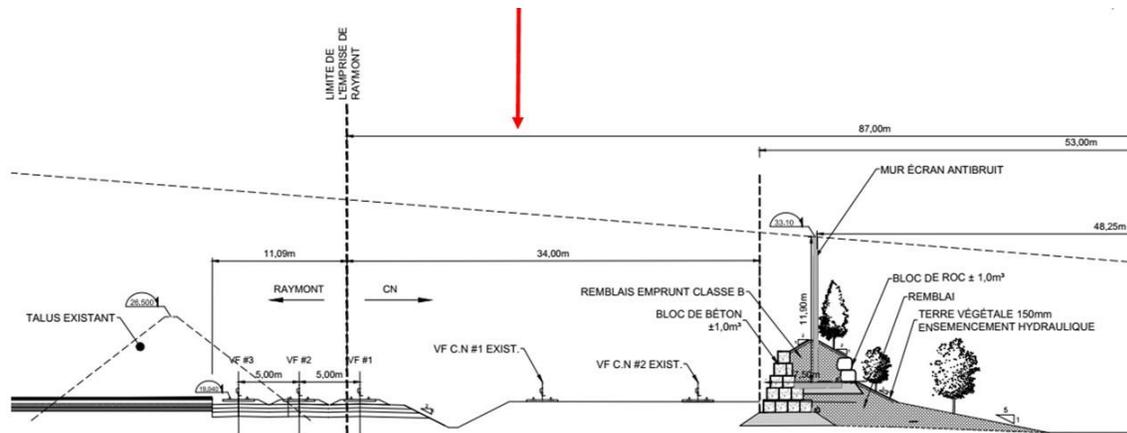


Figure 5 : Vue en coupe du terrain entre la zone d'activités et la zone résidentielle

Nous pouvons voir à la page 14 de l'étude d'impact sonore (document de la consultation) que le talus existant sur le terrain du promoteur disparaît et qu'un mur écran antibruit est installé sur la parcelle de terrain que la Ville de Montréal compte acquérir du CN. La construction de ce mur écran doit être fait aux frais de la Ville.

En toute logique, si l'écran acoustique appartient à la Ville, et que les nuisances sonores du site du promoteur dépassent les normes dans le secteur résidentiel de Viauville, les citoyens devront porter plainte à l'arrondissement. Comme ce sera l'élément principal de mitigation contre le bruit, nous pouvons déjà prédire la réponse des avocats du promoteur: c'est la faute de la Ville qui a mal fait le travail et qui ne s'est pas acquittée de sa responsabilité. Pour les citoyens, cette situation risque de se transformer en un retour à la case départ...

## **Recommandations**

### **1. Configuration du mur écran sonore**

La construction par la Ville de Montréal du mur écran sonore devrait faire l'objet d'une planification soignée. Son efficacité devra être démontrée. Son apparence devra comporter un esthétisme exemplaire.

Au minimum, la Ville de Montréal devrait s'inspirer du rapport d'étape de l'instance de Concertation Assomption Sud Longue-Pointe produit par l'Observatoire des milieu de vie urbaine, ESG UQÀM, daté d'avril 2021 et intitulé *La transformation des parcs d'activités industrielles et les milieux de vie : Le cas du secteur*.<sup>4</sup>

### **2- Attendre la conclusion de l'acquisition de la parcelle du CN**

Pour éviter de pénaliser les citoyens encore une fois, l'autorisation de la demande de dérogation (article 89) par le Conseil de ville devrait être retenue jusqu'à ce que l'acquisition de la parcelle de terrain du CN soit finalisée. Autrement, les citoyens pourraient se retrouver sans mur écran sonore (tel que décrit plus haut).

---

<sup>4</sup> <https://omv.esg.uqam.ca/section-recherche/milieu-de-vie-assomption-sud/>

## Conclusion

Les activités portuaires dans l'est de Montréal étaient jusqu'à récemment confinées au sud de la rue Notre-Dame. De plus en plus, nous constatons que les opérations portuaires migrent au nord de la rue Notre-Dame (avec l'augmentation du nombre d'entreprises de logistiques s'implantant dans l'est) permettant ainsi de décupler les capacités de traitement de marchandises du port. On construit et on maintient aux frais des contribuables des infrastructures routières coûteuses au strict service des impératifs de développement économique alors qu'on devrait plutôt se préoccuper d'améliorer la qualité de vie des résidents de l'est de Montréal par la diminution des impacts des activités industrielles existantes.

Malheureusement, le projet du promoteur, tel qu'il est présenté, nous oblige à relire le rapport final de l'OCPM sur le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe daté du 20 août 2019<sup>5</sup> où il est relaté

« La commission a constaté l'existence d'une crise de confiance chez plusieurs citoyens qui se sont exprimés lors de la consultation. Développée au fil des dernières années, à la suite de la proposition de cité logistique annoncée en 2015, cette crise de confiance semble perdurer malgré le changement de projet proposé par la nouvelle administration montréalaise. »

Après avoir constaté que la très grande majorité des 27 recommandations de la commission sont restées lettre morte, nous devons conclure que nous sommes revenus au point de départ... de 2019.

En conclusion, c'est notre avis que des impératifs financiers ont primés sur les intérêts des citoyens et que l'entente signée entre la ville et le promoteur ne garantit pas aux citoyens, et particulièrement aux riverains de Viauville, un milieu de vie sain auquel tout citoyen a droit.

---

<sup>5</sup> [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport\\_final\\_assomption-sud-longue\\_pointe.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport_final_assomption-sud-longue_pointe.pdf)