



le 5 novembre 2024

Opinion présentée par Mères au front - Montréal dans le cadre de la consultation de l'OCPM concernant Ray-Mont Logistiques

À propos de *Mères au front* | meresaufont.org

Avec plus de 30 groupes locaux principalement à travers le Québec, mais aussi au Canada et jusqu'en Belgique, *Mères au front* est un mouvement décentralisé qui regroupe plus de 10 000 mères, grand-mères et allié·e·s de tous les horizons politiques, économiques, professionnels et culturels qui s'unissent pour protéger l'environnement dont dépend la santé, le bien-être et le futur de nos enfants. À travers nos actions, nous demandons aux élu·e·s des trois paliers de gouvernement de mettre en place des mesures fortes et immédiates qui s'imposent pour répondre à l'urgence environnementale et à la dégradation des écosystèmes. Nous osons faire de l'amour, de la beauté, de l'art, et de la colère maternelle, un levier inébranlable de transformation sociale et écologique!

Mères au front - Montréal est un des groupes locaux. Il représente plus de 400 membres à travers les arrondissements de Montréal.

Mise en contexte

Pour mettre fin à la poursuite de 373 M \$ intentée par Ray-Mont Logistiques auprès de la Ville de Montréal, une entente a été conclue en septembre 2024. Par cette entente, la Ville a accepté de verser un montant de 17 M\$ et de s'engager sur 3 points :

- l'aménagement, à la charge de la Ville, d'un bassin de rétention destiné à la gestion des eaux de ruissellement, le réaménagement de l'infrastructure routière (rue Dickson) pour éviter le croisement des passages à niveau de la voie ferrée du CN, d'un accès routier au futur lien entre Souigny et le site de RML
- l'acquisition, à la charge de la Ville, d'une portion de la bande appartenant au CN et l'aménagement d'un espace vert et d'un ouvrage, toujours à sa charge, visant

la cohabitation du secteur industriel et du secteur résidentiel (cet ouvrage fera l'objet d'une discussion avec les citoyens du quartier)

- soumettre à la consultation (OCPM) les éléments de l'article 89 de la loi sur l'aménagement et urbanisme (notamment le taux d'implantation de bâtiment au sol : 3 % proposé par RML vs 30 % réglementaire, la végétalisation et verdissement : 134 arbres proposés par RML vs 1 794, le nombre de stationnements : 115 cases demandées vs 25, etc.). Ces dérogations ont été autorisées par la Ville de Montréal mais sont soumises à consultation.

MAF-MTL est préoccupée par le manque de clarté, de précisions et de visions, dans les réponses apportées par Ray-Mont Logistiques.

Tout au long des séances d'informations du 16 et 17 octobre, en réponse aux préoccupations simples et légitimes des citoyens, Ray-Mont Logistiques est resté vague, flou, indécis, notamment quant à :

- l'ajout d'activités ferroviaires : RML ne sait pas encore s'il y aura 1 ou 2 ou 3 voies, "cela dépendra de la demande" !
- l'allongement des heures d'opérations au-delà du 7h à 19 actuel : RML répond que "les heures d'opérations seront en fonction de sa capacité à respecter les règlements" ! Ce qui veut dire ?
- la circulation des camions : à part le souhait d'un "circuit fermé", trop d'inconnues font que RML ne sait pas encore quels trajets les camions suivront
- le développement des opérations : RML répond qu'il ne sait pas encore, qu'il y a des inconnues, que des discussions sont en cours !
- le bruit et les vibrations : à part une étude acoustique faite lors des travaux d'aménagement, RML s'inspire, pour les opérations, des mesures faites sur d'autres sites similaires ! Les acousticiens ont quand même indiqué que la disposition des conteneurs limiterait la propagation du bruit et pourrait même couvrir le bruit provenant de la rue Notre-Dame. S'agissant d'une activité de transbordement, de remplissage et de déplacement de milliers de conteneurs, il semble douteux que ceux-ci seront toujours placés de façon à réduire le bruit.
- le suivi des nuisances sonores : RML ne s'est pas engagé à faire ce suivi pendant les années à venir.
- l'échéancier des travaux : RML ne peut répondre car, à nouveau, trop de données inconnues

La population de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve fait face à un interlocuteur qui est avare d'informations, qui laisse planer le flou et les incertitudes.

Est-ce acceptable qu'une corporation qui vise des activités continues (24h par jour, 365 jours par an, impliquant des milliers de trajets de camions et de wagons, des milliers de conteneurs qui arrivent vides, tirés 2 par 2 par des camions et repartent, pleins, vers le port, transbordant et transportant des milliers de tonnes de produits agricoles et de matières forestières...) ne soit pas à même d'expliquer aux citoyens ce qu'ils subiront en bruit, en pollution, en poussière, en vibration, en odeur, en contaminant ? Est-ce acceptable qu'un quartier soit otage d'un avenir industriel encore mal dessiné (ou mal planifié ?), qui sera défini par une compagnie privée, une fois ses négociations, derrière des portes closes, terminées ?

MAF-Mtl est préoccupée par la responsabilité qui incombe à la Ville de Montréal, lors d'événements climatiques sévères.

Nous comprenons que le ministère de l'environnement ait exigé de RML l'imperméabilisation de cette surface (près de 2 000 000 p2) afin de contenir l'extrême contamination du sol.

Dans l'entente, il a été convenu avec la Ville de Montréal (et à sa charge) qu'un bassin de rétention soit aménagé et ce, afin de répondre aux éventuelles pluies torrentielles ou autres événements climatiques extrêmes.

Toutefois, n'est-ce pas exagéré de faire reposer l'entière gestion des pluies de surface sur la Ville seule alors que les opérations (et les aménagements de la zone d'activité) relèvent uniquement de RML ? N'y a-t-il aucune façon ou moyen pour que RML contribue un tant soit peu à cette gestion et ainsi démontrer qu'il est un bon citoyen corporatif ?

MAF-Mtl est préoccupée par la posture de Ray-Mont Logistiques, vis à vis de la Ville de Montréal et vis à vis des résidents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Il est très clair que la Ville de Montréal, face à la poursuite-bâillon de 373 millions de dollars, n'avait d'autre choix que de négocier. L'entente qui en résulte n'est pas du tout équilibrée et la Ville (et donc, nous, les contribuables) assume lourdement et seule les conditions de l'entente (dédommagement de 17 M\$, coûts des différents

aménagements et construction tels du bassin de rétention, de l'ouvrage visant à limiter les nuisances sonores du site de transbordement, etc...).

En comparaison, les engagements de RML sont bien légers : s'engager à installer les élévateurs à grain dans un endroit éloigné, bonifier les bandes végétalisées autour du site, verdir les toits des 2 ou 3 bâtiments accessoires, inclure dans l'espace de stationnement des cases pour autopartage, la mobilité réduite, des vélos.

Le refus des dérogations (par le conseil de Ville) ramènera le dossier à la situation de 2017, lors du jugement de la Cour supérieure du Québec qui autorise RML à opérer ses activités. La plateforme logistique intermodale étant considérée comme une gare de triage, avec la possibilité de construire des voies ferrées, d'empiler des conteneurs, etc., cela dispense RML de végétaliser l'espace.

Selon la Ville, les maigres gains (134 arbres, verdissement des toits des bâtiments, etc..) sont mieux que rien.

Mais la Ville avait-elle un réel pouvoir de négociation face à ce féroce citoyen corporatif et sa poursuite-bâillon ?

RML s'est installé dans le secteur bien après que des milliers de citoyens aient choisi Mercier-Hochelaga-Maisonneuve comme lieu de résidence. Il ne semble pas faire grand cas de la qualité de leur vie et de leur quotidien.

Est-ce acceptable qu'une population résidentielle soit à la remorque du bon vouloir d'une corporation qui, à ce jour, a mis à genou la Ville de Montréal en la poursuivant pour un montant astronomique de 373 M\$ et n'a démontré aucune empathie envers les résidents du quartier ?

MAF-Mtl est préoccupée par la contradiction que présentent cette présente entente (et les dérogations qui en découlent) et le tout nouveau plan d'urbanisme et de mobilité 2050

RML opère ses activités sur cet immense terrain d'environ 2 000 000 pi². Le peu de végétalisation (autour des cases de stationnement, sur les toits de 2 ou 3 bâtiments, sur le pourtour du terrain) laisse présager un intense îlot de chaleur qui nuira aux quartiers résidentiels environnants.

Comment la Ville peut-elle conjuguer cette entente et le PUM 2050 dont elle est si fière ? Qu'en est-il de l'accès à des espaces verts qui sont déjà si peu nombreux ? Des expansions routières et portuaires qui vont faire augmenter significativement les émissions de GES ? De la qualité de vie à laquelle tout citoyen et contribuable a le droit d'aspirer ?

D'autre part, nous savons que les changements climatiques perturbent déjà la production céréalière ainsi que celle issue de la foresterie, les deux "marchandises" qui transiteront par la plateforme de transbordement. Nous savons aussi que le système économique actuel (basé sur la surproduction et la surconsommation) ne peut continuer tel quel. Les gouvernements s'engagent sur des Plans climats ou autre plans visant à réduire les émissions des GES, atteindre la carboneutralité.

Le manque de réponses claires, celles évasives et hésitantes qui ont ponctué les échanges avec RML nous interpellent. Est-ce que le plan d'affaires de RML s'inscrit dans la perspective de carboneutralité ? Est-ce que RML révisera ses modes opératoires sans faire de "greenwashing" ? Est-ce que RML a un plan d'affaires solide et à long terme, démontrant qu'il restera en activité pour les décennies à venir ? Que cette plateforme de transbordement, visant à être la plus grosse en Amérique du nord de produits agricoles, ne se transformera pas, dans quelques années, en un éléphant blanc ? Il sera alors dramatiquement trop tard pour les résidents du quartier de retrouver leur nature, de retrouver leur marais (remblayé par RML sans compensation), les arbres matures qui s'étaient installés (maintenant disparus) et la faune et la flore qui l'habitaient (hirondelles rustiques, goglus des prés, martinets ramoneurs, piouis de l'est, tous des oiseaux à statut particulier...), et tant d'autres espèces animales et végétales, essentielles à la vie.