

« Non » est une réponse complète

Mémoire présenté à l'OPCM dans le cadre de la consultation sur les dérogations au règlement octroyées
à Ray-Mont Logistiques
Roxanne Berthold

Devant une profonde injustice, une réaction émotive est normale, voire attendue. La frustration, la tristesse, le découragement, la colère, la hargne, le dégoût, l'impuissance, le désespoir. Il y a aussi la perte de toute confiance envers les institutions diplomatiques élues par les citoyens pour les protéger et pour veiller au bien commun.

Mais ces sentiments, les citoyens et citoyennes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM) – particulièrement des enclaves de Viauville, de Guybourg et de Longue-Pointe – les ont exprimés à d'innombrables reprises dès l'arrivée d'un nouveau voisin corporatif aux antécédents peu reluisants. Ces citoyens et citoyennes se sont mobilisés et ont apposé 6 600 signatures sur une pétition pour réclamer une consultation publique. Ils et elles ont rédigé des lettres et des courriels en masse pour demander à leur gouvernement d'agir, de procéder à une étude environnementale, de corriger une erreur du passé, de se rendre compte que l'installation de la plus grande plateforme de transbordement en Amérique du Nord à moins d'une centaine de mètres d'un quartier résidentiel et de ses habitations (dont une coopérative et un CHSLD) n'avait aucun sens. Ils et elles ont distribué des tracts, brandi des pancartes et pris la rue pour interpeller leurs députés, pour supplier le gouvernement, pour clamer haut et fort que Hochelaga est leur milieu de vie, qu'ils et elles étaient là bien avant l'arrivée d'un voyou corporatif.

Malgré tout ça, l'injustice a persisté. Le plus haut tribunal de la province a indiqué à ces citoyens et à ces citoyennes que la qualité de leur milieu de vie et de leur santé ne comptait pas; que le capitalisme et les intérêts privés valaient davantage que la vie de plusieurs milliers de personnes.

Devant tout ceci, il serait tentant de capituler, de baisser les bras, de croire que les intérêts pécuniers d'une entreprise privée ont plus de poids que le droit humain de vivre dans un lieu sain et sécuritaire. Je crois plutôt qu'il est crucial de rappeler les faits dans cette affaire.

Fait n° 1 – Ray-Mont Logistiques sait que son projet est une catastrophe pour les résidents et résidentes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Le 27 avril 2021, lors d'une rencontre du comité de milieu de l'Instance de concertation ASLP¹, à une question d'une citoyenne qui lui demandait comment il vivrait la cohabitation avec son projet, le président de l'entreprise, Charles Raymond, a affirmé : « Je ne comprends pas : c'est une catastrophe. On comprend que l'acceptation sociale sera difficile de par les nuisances. » L'entreprise sait pertinemment que la cohabitation harmonieuse est impossible puisque ses activités ne sont pas compatibles avec un milieu résidentiel. Il faut rappeler que ces activités comprennent, entre autres : des voyages de train à toutes les heures du jour et de la nuit sur une voie située à quelques dizaines de mètres des fenêtres des 97 ménages d'une coopérative, une hausse exponentielle du camionnage dans un secteur déjà saturé et la construction d'élévateurs à grains à une hauteur nettement supérieure aux habitations avoisinantes.

La cohabitation de l'entreprise est d'ailleurs pénible à ses autres sites sur le territoire canadien dont la superficie et la portée sont pourtant au moins dix fois inférieures à ce qu'elle projette sur son terrain dans MHM.

Fait n° 2 – Là où Ray-Mont Logistiques est installée, la cohabitation citoyenne ne se passe pas bien.

L'entreprise exploite une cour de triage à Vancouver, en Colombie-Britannique, dont les activités ont des échos de l'autre côté du fleuve Fraser, à Richmond où les résident(e)s sont perturbés par le bruit et les vibrations le soir et la nuit. Plutôt que de revoir ses activités ou de tenter de mitiger le bruit sur ses installations, le président, Charles Raymond, a plutôt suggéré aux citoyens et citoyennes de faire l'achat d'unités de climatisation afin de garder leurs fenêtres fermées².

Les relations avec les résidents et résidentes ont aussi été difficiles dans Pointe-Saint-Charles où l'entreprise n'a effectué qu'une poignée de tests sonores qui ne tiennent pas compte de l'impact du bruit en hauteur et sur une plus longue distance.

Fait n° 3 – Ray-Mont Logistiques est une entreprise querulente qui obtient ce qu'elle veut en multipliant les poursuites.

La poursuite contre la Ville qui a mené à la consultation à laquelle nous prenons part aujourd'hui était une poursuite-bâillon. Le montant astronomique réclamé – 373 millions de dollars – est du jamais vu dans l'histoire de Montréal. Cette somme représente plus de huit fois le budget de l'arrondissement de MHM. Nous avons ici affaire à une tentative d'extorsion, ni plus ni moins. Et c'est dans ce contexte

¹ <https://www.realisonsmtl.ca/concertationaslp>

² <https://www.richmond-news.com/local-news/richmond-noise-robbing-vancouverites-of-sleep-2981403>

que les citoyens et citoyennes sont appelés à se prononcer. Nous devons donner notre avis sur des dérogations qui sont uniquement à l'avantage de l'entreprise en sachant très bien que si la Ville refuse les dérogations, la poursuite-bâillon reprendra de plus belle.

Et même quand l'entreprise obtient des permis, elle se dépêche de demander des entorses aux règles sous menace de poursuite, comme elle l'a fait avec le ministère de l'Environnement du Québec. Le permis octroyé à l'entreprise permettait des activités sur le site de 7 h à 19 h, mais ce n'était pas assez pour ses dirigeants. Au demeurant, les représentants de l'entreprise ont refusé de répondre aux nombreux citoyens (y compris le député provincial de Hochelaga, Alexandre Leduc) les interrogeant sur les heures d'ouverture projetées de leur site, sous prétexte que cette question dépassait le cadre de la consultation. À peine quelques jours plus tard, nous apprenions que l'entreprise demandait l'autorisation de mener ses activités 24 heures par jour, 7 jours sur 7 dans un quartier résidentiel.

Depuis le départ, RML ne joue pas franc-jeu et dissimule ses véritables intentions. L'entreprise a morcelé son projet afin de pouvoir éviter une consultation au BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement). Même lorsqu'elle est tenue de se présenter à une séance d'information, elle esquivé les questions.

Fait n° 4 – Les études sonores de Ray-Mont Logistiques ont été réalisées dans des conditions ne représentant pas la réalité.

Lors de la séance d'information du 16 octobre 2024, les représentants de l'entreprise ont affirmé avoir effectué des tests sonores au cours de la dernière année et que le bruit s'est avéré être en-deçà des niveaux maximums. Or, l'entreprise n'occupe actuellement qu'environ 8 % de la superficie totale de son terrain, ce qui signifie qu'elle est très loin d'une pleine exploitation. Les tests actuels ne tiennent pas compte du va-et-vient de trains quotidiens, de l'ajout d'élévateurs à grains, de la hausse importante du camionnage et de l'empilage de conteneurs en métal sur au moins 50 % de sa superficie. D'ailleurs, l'entreprise est autorisée à empiler huit conteneurs, alors que le port, qui est situé en milieu industriel, ne peut en empiler que cinq. Cet empilage en hauteur crée déjà énormément de nuisances pour les citoyens et citoyennes à proximité, sans parler des usagers du parc Saint-Clément.

Également le 16 octobre, les représentants ont parlé de la possibilité de disposer les conteneurs de façon stratégique pour bloquer le son. Cependant, lors de la rencontre du comité de milieu de l'Instance de concertation ASLP le 27 avril 2021, Charles Raymond a affirmé : « 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. »

Fait n° 5 – Ray-Mont Logistiques représente une rupture du pacte tacite entre le Port de Montréal et les citoyens et citoyennes de MHM de limiter les activités portuaires au secteur situé au sud de Notre-Dame.

Dans les faits, par l'entremise de RML, le Port s'incruste davantage dans le quartier et augmente les nuisances subies par ses résident(e)s. Le secteur a atteint le point de saturation; il suffit d'aller faire un tour sur la rue Notre-Dame Est pour le constater. Un viaduc flambant neuf a été construit à la hauteur de Sainte-Catherine Est, au-dessus de Notre-Dame Est, pour permettre aux camions du Port de rejoindre plus rapidement les axes supérieurs. Toutefois, même les axes supérieurs ont atteint leur pleine capacité. Dans l'est, la circulation sur les autoroutes 20, 25 et 40 est déjà extrêmement pénible, et ce, même sans tenir compte des travaux en cours dans le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine.

MHM est déjà un quartier enclavé, mais aussi scindé par les activités industrielles lourdes et les tentacules du port. RML vient accentuer cet envahissement.

Fait n° 6 – Ray-Mont Logistiques est un citoyen corporatif exécrationnel.

L'entreprise a fait l'acquisition du terrain en 2016. Huit ans plus tard, à part d'entamer des poursuites contre la Ville et contre le ministère de l'Environnement, l'entreprise n'a préparé aucun plan concret d'intégration au quartier. Compte tenu du fait que les dérogations viennent réduire grandement les obligations de plantation d'arbres, on aurait pu croire que l'entreprise prévoirait de compenser les résident(e)s ailleurs dans le quartier, mais aucun plan n'a été présenté ou ne semble même avoir été discuté. Le 16 octobre, les représentants de l'entreprise ont été répété à maintes reprises « entendre les préoccupations des citoyens et citoyennes » et d'y « être sensibles », mais pourtant, ils n'ont pas profité de cette rencontre avec eux pour présenter un plan concret, pour démontrer leur bon vouloir.

Pour ce qui est de la création d'emplois dans le quartier, le nombre de postes sera minime et l'entreprise n'est pas non plus un bon employeur. Contrairement au Port de Montréal, qui emploie majoritairement des travailleurs syndiqués, Ray-Mont Logistiques a recours à des travailleurs autonomes sur ces sites à qui elle n'offre aucuns avantages sociaux ni protection en cas d'accident³.

³ <https://iris-recherche.gc.ca/blogue/economie-et-capitalisme/le-droit-du-travail-selon-ray-mont-logistiques/>

Fait n° 7 – Ray-Mont Logistiques n’assume aucune responsabilité pour ses nuisances et rejette cette responsabilité sur la Ville.

Dans le plan présenté le 16 octobre, les représentants de l’entreprise ont causé l’émoi en indiquant son intention d’éliminer la butte sur son terrain. La butte est le seul rempart de verdure restant sur un terrain de 2,5 millions de pieds carrés depuis que RML a rasé sauvagement en 2020 les arbres et la verdure qui s’étaient installés au cours des deux décennies durant lesquelles la nature avait repris ses droits⁴.



Ce même plan ne présente aucune mesure de la part de RML pour atténuer les effets de ses activités. Au contraire, l’entreprise rejette toutes les responsabilités de mitigation sur le dos de la Ville. RML compte donc sur les ouvrages que la Ville construira potentiellement (aux frais des contribuables) sur une bande de terrain d’une largeur maximale de 45 mètres dont elle fera l’acquisition (encore aux frais des contribuables) pour mitiger ses nuisances. RML ne cède même pas un pouce carré de son immense terrain pour créer une zone butoir afin de protéger les riverains. Le bassin de rétention sera construit là où le ministère du Transport tient déjà une emprise – RML ne cède absolument rien.

⁴ Crédit photo : Émilie Pelletier, membre de la Mobilisation 6600

De plus, sur les plans, les ouvrages de la Ville s'arrêteront au niveau de la rue Ontario, ce qui signifie que les résidents des deux phases de la Biscuiterie (c'est-à-dire plus 250 ménages) n'auront droit à aucune mesure d'atténuation. Ceci est particulièrement préoccupant à la lumière du plan de l'entreprise d'ériger ses élévateurs à grains dans la portion nord-ouest de son terrain, à la hauteur de la Biscuiterie. Qui plus est, la Ville pourra seulement faire l'acquisition de cette bande de terrain APRÈS l'installation complète de l'entreprise.

Dans ce processus, la Ville se retrouve donc à accompagner un promoteur privé et à devenir son allié. Elle engage des sommes non seulement pour le dédommager, mais aussi pour tenter, tant bien que mal, de limiter un peu le tort énorme que l'entreprise causera dans le quartier. Est-ce là le rôle de la ville? Estime-t-elle que l'entente est au service des citoyens? L'entente semble plutôt être le résultat du désir de se débarrasser de l'épée de Damoclès suspendue au-dessus de son cou par la poursuite-bâillon de 373 millions de dollars. Par le fait même, la Ville déplace le fardeau sur le dos des citoyens. Le 16 octobre, Carlos Acosta, chef de la division de l'urbanisme à l'arrondissement de MHM, a affirmé que les citoyens auraient leur rôle à jouer, c'est-à-dire que nous devons formuler des plaintes quand (et non pas SI) nous serons incommodés par le bruit. Cependant, vers qui les citoyens devront-ils se tourner? La Ville assume une certaine responsabilité pour les nuisances; RML n'en assume aucune. Aucune mesure n'est annoncée dans son plan pour s'intégrer harmonieusement dans le quartier. Étant donné la superficie de son terrain, l'entreprise pourrait facilement aménager l'espace différemment pour créer une ceinture verte sur son périmètre, mais pourquoi le ferait-elle si la Ville en prend la responsabilité à ses frais?

Conclusion

En vérité, la situation se résume de façon assez claire : le projet de RML est inacceptable. Tout projet industriel lourd qui compte mener ses activités 24 heures par jour, 7 jours sur 7 est tout simplement incompatible avec les besoins d'un quartier résidentiel. Le projet ne pourra jamais s'intégrer harmonieusement dans le quartier et l'entreprise n'a aucune intention d'agir en bon citoyen corporatif. Au contraire, elle agit en *bully* qui utilise la menace pour obtenir ce qu'elle veut. Contrairement à l'intimidateur de la cour d'école qui brandit ses poings pour faire la loi, RML fait appel à ses avocats. Les dérogations négociées dans le cadre du règlement entre la Ville et RML pour mettre fin à une poursuite-bâillon sont complètement à l'avantage du promoteur qui peut ainsi se dérober au plan d'urbanisme de la Ville et créer un îlot de chaleur, de nuisances sonores et visuelles et de la pollution à proximité d'un quartier résidentiel. La Ville, elle, lui verse 17 millions de dollars, fait l'acquisition d'un terrain, aménage

un bassin de rétention et lui permet de limiter sa plantation d'arbres, d'augmenter ses places de stationnement et de nuire au quartier comme bon lui semble.

Les représentant(e)s de la Ville sont élus pour être au service de leurs citoyens et citoyennes. La Ville n'a pas pour mission de faciliter l'implantation d'entreprises privées qui n'assument aucune responsabilité pour leurs nuisances. La Ville ne devrait pas accepter le règlement, mais plutôt traiter la poursuite pour ce qu'elle est : une poursuite-bâillon. Les représentant(e)s de la Ville affirment être aller au bout de leurs moyens, mais ce n'est pas tout à fait vrai. RML doit être expropriée, tout simplement. Quand on constate les sommes colossales que la Ville investira pour tenter de contenir un tant soit peu cet envahisseur, les coûts d'une expropriation ne semble pas aussi faramineux qu'à prime abord.

La Ville a toujours la possibilité de se tenir debout devant un *bully* corporatif, mais surtout, elle a l'obligation de ne pas l'aider à nuire à ses citoyens et citoyennes.