

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

N°: 500-17-115756-218
500-17-125150-238

GAIA QC INC.

-et-

**RAY-MONT LOGISTIQUES
MONTRÉAL INC.**

-et-

**RAY-MONT LOGISTIQUES CANADA
INC.**

Demandereses

c.

VILLE DE MONTRÉAL

Défenderesse

(ci-après les « Parties »)

TRANSACTION ET QUITTANCE

(Article 2631 C.c.Q.)

ATTENDU QU'en 2016, *GAIA QC Inc.* (« **GAIA** ») a acquis le lot 1 360 265 de la circonscription foncière de Montréal du cadastre du Québec (le « **Terrain** ») situé dans le territoire de l'arrondissement Mercier- Hochelaga-Maisonneuve (« **MHM** ») afin d'y implanter un projet de plateforme logistique intermodale (le « **Projet** ») qui serait opéré par *Ray-Mont Logistiques Canada Inc.* et *Ray-Mont Logistiques Montréal Inc.* (« **RML** ») (GAIA et RML ci-après collectivement les « **Demandereses** »);

ATTENDU QUE les Demandereses ont déposé le 30 janvier 2017 une demande de permis de construction à la Ville afin de permettre le développement du Terrain pour y implanter son Projet ;

ATTENDU QUE le ou vers le 7 mars 2017, la Ville a refusé de délivrer le permis de construction demandé par les Demanderesses puisque la Ville estimait que la réglementation ne permettait pas un tel Projet ;

ATTENDU QUE le ou vers le 6 avril 2017, les Demanderesses ont déposé une Demande de pourvoi en contrôle judiciaire devant la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal, dans le dossier portant le numéro 500-17-098216-172 pour faire reconnaître la conformité de leur Projet et forcer la Ville à délivrer les autorisations requises pour sa réalisation ;

ATTENDU QUE le 14 janvier 2021, la Cour d'appel, dans le dossier portant le numéro 500-09-027744-184, a confirmé le jugement de la Cour supérieure rendu dans le dossier portant le numéro 500-17-098216-172 le 29 juin 2018 par l'honorable Chantal Corriveau J.C.S. dans lequel la Ville s'était vue ordonner de réévaluer la demande de permis et les autorisations des Demanderesses, la Cour ayant statué que l'usage envisagé par les Demanderesses pour son Projet, en l'occurrence l'exploitation d'une plateforme logistique intermodale, était assimilable aux activités d'une cour et gare de triage qui est un usage autorisé sur le Terrain, de sorte qu'il était conforme à la réglementation d'urbanisme de la Ville en vigueur au moment du dépôt de la demande;

ATTENDU QUE, à la suite de l'arrêt de la Cour d'appel, un certificat d'occupation et un permis de construction ont été délivrés respectivement le 25 janvier 2021 et le 2 avril 2021 suivant une analyse de conformité selon la réglementation en vigueur au moment de la demande, soit, en 2017, et ce, vu la cristallisation des droits par le dépôt desdites demandes en amont du premier litige opposant les Parties ;

ATTENDU QUE le 23 février 2021, le Procureur général du Québec, aux fins du ministère du Transport et de la Mobilité durable (le « **MTMD** »), a publié, en vertu de l'article 79 de la *Loi sur l'expropriation*, un *Avis d'imposition d'une réserve* portant le numéro d'inscription 26 084 286 sur le lot 1 360 265 (« **Avis de réserve** »), soit, le Terrain sur lequel est prévu le Projet ;

ATTENDU QUE le 8 février 2023, le Procureur général du Québec, aux fins du MTMD, en vertu des articles 77.1, 81.2 et 83.1 de la *Loi sur l'expropriation* et de l'article 18 de la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*, a publié une « *Déclaration d'abandon de la réserve, un Avis d'acquisition du bénéfice d'une réserve pour fins publiques et un Avis de renouvellement d'une réserve* » portant le numéro d'inscription 27 856 204 sur le lot 1 360 265, soit, le Terrain (l'« **Avis de réserve modifié** »);

ATTENDU QUE l'Avis de réserve modifié concerne une partie du Terrain longeant la limite est du lot 1 360 265 tel qu'identifiée dans le certificat de localisation joint à l'Avis de réserve modifié (la « **Partie réservée** ») ;

ATTENDU QUE le 8 mai 2021, les Demanderesses ont déposé une demande introductive d'instance devant la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal, dans le dossier portant le numéro 500-17-115756-218, afin de réclamer à la Ville un montant de 373 000 000,00 \$ en compensation, suivant leurs prétentions, de ses dommages (le « **Recours en dommages** ») ;

ATTENDU QUE les Demanderesses allèguent dans le Recours en dommages qu'en raison du refus initial de la Ville de délivrer le permis demandé, celle-ci a commis une faute qui a causé aux Demanderesses des dommages importants sous forme de pertes de profits et de troubles et inconvénients, ajoutant que son comportement fautif devait également être sanctionné par l'octroi de dommages punitifs et exemplaires ;

ATTENDU QUE la Ville conteste cette demande introductive d'instance ;

ATTENDU QUE, depuis la délivrance du certificat d'occupation et du permis de construction et du dépôt du Recours en dommages, les Demanderesses ont effectué les travaux qui étaient décrits au permis de construction et ont débuté l'usage prévu par le certificat d'occupation, cristallisant ainsi ses droits acquis audit usage ;

ATTENDU QUE depuis l'émission du permis de construction et du certificat d'occupation, en 2021, les Demanderesses se sont engagées dans des discussions avec la Ville afin d'apporter des modifications au Projet dans le but, d'une part de tenter de régler certains des litiges qui opposent les Parties et d'autre part, de satisfaire à certaines exigences de la réglementation en vigueur aujourd'hui en plus de répondre à certaines des demandes exprimées par les citoyens de l'arrondissement face au Projet;

ATTENDU QUE les Demanderesses ont effectué une partie des travaux de réhabilitation du Terrain conformément au plan de réhabilitation approuvé, ainsi que certains travaux ou démarches afin de poursuivre les négociations permettant de régler leurs différends et les dossiers judiciaires entrepris ;

ATTENDU QUE depuis le 24 février 2023, le Recours en dommages a été suspendu afin de permettre aux Parties de mener à bien des négociations permettant de régler leurs différends et les dossiers judiciaires entrepris ;

ATTENDU QUE, le 15 mai 2023, à la suite de modifications apportées à la réglementation de MHM, les Demanderesses ont déposé une Demande en pourvoi en contrôle judiciaire contestant la validité desdites modifications dans le dossier de Cour portant le numéro 500-17-125150-238 (le «**Pourvoi-bruit**»);

ATTENDU QUE depuis le 21 juin 2023, l'Avis de présentation dans le Pourvoi-bruit a été remis, sans qu'un échéancier ne soit négocié, et ce, également afin de permettre aux Parties de mener à bien des négociations permettant de régler leurs différends et les dossiers judiciaires pendants ;

ATTENDU QUE dans le cadre des négociations, les Demanderesses ont proposé d'apporter certaines modifications au Projet initialement approuvé par le permis de construction, le tout, notamment, afin de bonifier l'aménagement du Terrain aux bénéfices des citoyens de MHM et d'éloigner certains équipements des propriétés riveraines en tenant compte de l'intention d'expropriation d'une portion du Terrain ;

ATTENDU QUE la Ville a convenu avec le CN de l'acquisition d'une bande de terrain correspondant à la partie ouest des lots 1 560 112, 1 560 106 et 1 560 107 de la circonscription foncière de Montréal du cadastre du Québec, actuellement la propriété du *Canadien National* (le « **CN** ») eux-mêmes situés le long de la limite ouest du Terrain tel qu'illustré dans le plan joint à l'Annexe 1 de la présente (la « **Bande-CN** »);

ATTENDU QUE l'entente entre les parties tient pour acquis que pour permettre l'acquisition de la Bande-CN par la Ville, GAIA consentira une servitude de passage au CN sur le Terrain afin de permettre l'accès et l'entretien à la partie du terrain du CN qui sera située entre la Bande-CN et le Terrain de GAIA ;

ATTENDU QUE l'entente entre les Parties tient pour acquis que la Partie réservée qui sera acquise par expropriation ou de gré à gré sera modifiée afin d'exclure la portion au nord pour permettre l'aménagement de rails qui desserviront le Projet, tel que prévu dans le plan joint à l'Annexe 2 de la présente (la « **Partie réservée modifiée** »);

ATTENDU QUE l'entente entre les Parties tient pour acquis que la Partie réservée modifiée sera acquise par le MTMD ou par la Ville et que les Parties ont convenu des modifications du Projet en fonction de la balance du Terrain, soustraction faite de la Partie réservée modifiée (ci-après le « **Terrain ajusté** »);

ATTENDU QUE certains des engagements contenus à l'entente entre les Parties n'impliquent pas uniquement la Ville de Montréal, mais aussi des tiers, dont le Port de Montréal, le CN et le MTMD;

ATTENDU QUE la Ville de Montréal ne peut lier ces tiers alors que la réalisation de certains engagements dépend de leur intervention ou d'ententes qui ne sont pas encore intervenues ;

ATTENDU QUE, dans ce contexte, la Ville de Montréal fera tous les efforts nécessaires pour donner suite auxdits engagements, et ce, dans le champ de compétence qui lui appartient ;

ATTENDU QUE les efforts de négociation ont effectivement permis aux Parties de régler, sans admission, l'ensemble de leurs différends tel que prévu à la présente transaction, par des concessions et des réserves réciproques comme stipulé à l'article 2631 du *Code civil du Québec* ;

ATTENDU QUE les Parties souhaitent maintenant convenir de la présente transaction pour régler les litiges susmentionnés ;

ATTENDU QUE les signataires sont dûment autorisés à intervenir aux présentes au nom des Parties ;

LES PARTIES CONVIENNENT CE QUI SUIT :

PRÉAMBULE ET ANNEXES

1. Le préambule et les annexes font partie intégrante de la présente transaction ;

TRANSACTION

ENGAGEMENTS DE GAIA QC INC., DE RAY-MONT LOGISTIQUES MONTRÉAL INC. ET DE RAY-MONT LOGISTIQUES CANADA INC. (ci-après conjointement les « Demanderesses »)

2. Les Demanderesses ont déposé, des plans quant à l'aménagement d'un projet de grande infrastructure du Terrain ajusté tel que présenté par la firme BC2 dans son document intitulé « *Ray-Mont Logistiques – Projet concernant le site de la rue Notre-Dame Est* » et daté du 30 novembre 2023 (le « **Document BC2** ») dont copie est jointe à l'Annexe 3 de la présente pour en faire partie

intégrante, et ce, aux fins du processus d'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec* (RLRQ, c. C-11.4) (« **Règlement - 89** »);

3. Advenant l'adoption d'un Règlement-89 par la Ville ainsi qu'à la suite de l'acquisition de la Bande-CN par la Ville et l'acquisition de la Partie réservée modifiée ou, à défaut de l'acquisition de la Partie réservée modifiée, l'acquisition de la Partie réservée assortie d'un droit pour les Demanderesses d'aménager leurs rails et de les connecter aux rails du CN dans la portion nord de la Partie réservée :
 - a. Les Demanderesses implanteront à leurs frais leurs équipements industriels fixes de manutention dans la partie nord du Terrain ajusté et connecteront leurs rails sur ceux du CN de manière similaire à celle illustrée au concept décrit au Document BC2, de manière, notamment, à réduire la perceptibilité des activités envisagées pour les résidents ;
 - b. Les Demanderesses modifieront à leurs frais l'aménagement du Terrain ajusté tel qu'autorisé par le permis de construction n° 3001304673-21 daté du 2 avril 2021, et ce, afin que ledit aménagement soit désormais similaire au concept décrit dans le Document BC2 ;
 - c. Les Demanderesses procéderont, à leurs frais, au verdissement des parties du Terrain ajusté qui seront inexploitées de manière similaire au concept décrit dans le Document BC2, ainsi qu'à l'aménagement de toits végétalisés sur les bâtiments qui seront construits.
4. Les Demanderesses procéderont à l'implantation d'un système de drainage du Terrain ajusté conforme à un permis que la Ville émettra en lien avec la demande de permis formulée en mars 2023, le cas échéant, en vertu du *Règlement sur les branchements aux réseaux d'aqueduc et d'égout publics sur la gestion des eaux pluviales* (le « **Règlement 20-030** ») plutôt qu'au permis déjà délivré pour ce faire en 2021 ;
5. Les Demanderesses assumeront les coûts des nouveaux aménagements qui seront situés sur le Terrain ajusté et elles négocieront, prépareront, signeront et publieront, si requis, une entente avec la Ville concernant le drainage des eaux en provenance du Terrain vers le bassin de rétention mentionné au paragraphes 19 et 20 de la présente ;

6. Les Demanderesses s'engagent à octroyer au CN une servitude d'accès aux voies ferrées du CN situées sur le terrain adjacent situé à l'ouest du Terrain ajusté pour permettre la maintenance des voies ferrées du CN à partir d'une portion sud-ouest du Terrain ajusté à être précisée dans l'acte de servitude, afin que l'aménagement de la Bande-CN décrit aux paragraphes 12 et suivants de la présente puisse se concrétiser ;
7. Les Demanderesses feront tous les efforts raisonnables pour arrimer leurs communications publiques en lien avec les aménagements à venir dans le secteur du Terrain ajusté avec celles de la Ville advenant l'adoption du Règlement-89.
8. Pour la durée de mise en œuvre de la présente transaction, les Demanderesses avec l'appui de la Ville s'engagent à faire les démarches nécessaires afin de maintenir suspendus tous les dossiers judiciaires en Cour supérieure ;
9. Les Demanderesses déposeront un désistement ou un avis de règlement pour tous leurs recours, nommément pour le Recours en dommages et le Pourvoi-bruit (numéros de cour 500-17-115756-218 et 500-17-125150-238) et elles renonceront à toutes les réclamations contenues dans le Recours en dommages, et ce, au plus tard 10 jours après que toutes les conditions indiquées aux paragraphes 34 et 35 de la présente aient été respectées ;
10. Les Demanderesses consentiront à la Ville des droits et servitudes nécessaires pour procéder à l'entretien des structures et aménagements suivants selon des modalités raisonnables à convenir :
 - a. Le bassin de rétention conjoint, sur la bande contigüe au Terrain ajusté, s'il y a lieu selon le design final ;
 - b. Les noues / fossés contigus au Terrain ajusté, s'il y a lieu selon le design final ;
 - c. Tout ouvrage d'art situé au-dessus ou au-dessous des rails et de l'accès Nord au Terrain ajusté, s'il y a lieu selon le design final ;
 - d. Les culées et/ou murs de soutènement de ces ouvrages d'art s'il y a lieu selon le design final ;

ENGAGEMENTS DE LA VILLE DE MONTRÉAL

11. En contrepartie des engagements souscrits ci-avant par les Demanderesses, dont celui de déposer le désistement et l'avis de règlement prévus aux paragraphes 9 et 37 de la présente, la Ville s'engage à effectuer les démarches et à prendre les mesures décrites ci-après ;

Aménagements de la Bande-CN à l'ouest du Terrain ajusté

12. Une fois complétée l'acquisition de la Bande-CN par la Ville, elle s'engage à y aménager à ses frais, à moins d'imprévu, au plus tard le 31 décembre 2030, un espace vert et un ouvrage destiné à minimiser la propagation du son généré par les activités du CN et de RML, et à réduire l'impact visuel, autant que possible, des installations de RML sur les terrains voisins ;
13. La Ville aménagera et assurera l'entretien de ce parc et de l'ouvrage qui y sera aménagé à ses frais, incluant la réhabilitation de la Bande-CN si requise ;
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 ;

Acquisition et aménagements de la Partie réservée modifiée située à l'est du Terrain ajusté

15. Dans l'éventualité où le MTMD acquerrait la Partie réservée, incluant la portion située au nord, la Ville accompagnera les Demanderesses dans leurs démarches afin d'obtenir de la part du MTMD l'autorisation d'aménager les rails de son Projet sur la portion nord afin de les connecter au réseau du CN à cet endroit et ainsi permettre l'implantation des équipements tel que prévu au paragraphe 3a) de la présente ;
16. Dans l'éventualité où le MTMD n'acquerrait pas la Partie réservée, la Ville entamera, au plus tard le 30 avril 2025, toute démarche nécessaire en vue de l'acquisition de la Partie réservée modifiée de gré à gré ou par expropriation ;
17. Sous réserve d'ajustements mineurs à la description de la Partie modifiée qui pourraient être requis mais qui ne pourront empêcher l'aménagement des rails du Projet et la connexion au réseau du CN dans la portion située au nord de la Partie réservée modifiée, la Ville s'engage alors à ce que seule la Partie

réservée modifiée soit acquise afin que les Demanderesses puissent procéder à l'aménagement du Terrain ajusté conformément aux paragraphes 2 à 5 de la présente transaction ;

18. La Ville s'engage à réaménager son réseau routier dans le secteur de la rue Dickson de manière à ce qu'il n'y ait pas de croisement, au même niveau, avec le réseau ferroviaire du CN, et ce au plus tard le 31 décembre 2030 sauf entente entre les parties quant à une prolongation dudit délai ;
19. La Ville s'engage à aménager, à ses frais, un bassin de rétention sur la Partie réservée modifiée, lequel sera situé près du secteur sud-est du Terrain ajusté ;
20. Ce bassin de rétention devra être conçu de manière à recevoir les eaux pluviales du Terrain ajusté conformément au Règlement 20-030 ;
21. La Ville accompagnera les Demanderesses dans leur démarche pour l'obtention d'un permis de drainage conforme à la description qui précède et au Règlement 20-030. De plus, la Ville entreprendra les démarches nécessaires, le cas échéant, pour accompagner les Demanderesses afin de convenir d'une entente en vertu de l'article 130 de ce règlement permettant le drainage des eaux du Terrain ajusté vers le bassin de rétention ;
22. La Ville accompagnera les Demanderesses dans leurs démarches pour assurer à moyen terme la connexion du Terrain ajusté au réseau d'aqueduc de la Ville sur dépôt par les Demanderesses d'une demande de connexion aux réseaux existants conforme au Règlement 20-030 ;
23. La Ville prendra les mesures nécessaires, dans le cadre du prolongement du boulevard de l'Assomption, s'il a lieu, afin :
 - a. D'ajuster à ses frais la conception et la construction des structures routières et installations nécessaires afin de permettre aux Demanderesses de connecter leurs rails sur ceux du CN au point souhaité par les Demanderesses et convenu avec le CN afin de respecter la configuration retenue par les Demanderesses pour le Terrain ajusté tout en réduisant la perceptibilité des activités envisagées pour les résidents ;

- b. D'ajuster à ses frais la conception et la construction des structures routières et des installations nécessaires afin de permettre le passage, sous le prolongement du boulevard de l'Assomption, de deux voies de chemin de fer et d'une voie routière suffisamment large pour pouvoir permettre à un véhicule immobilisé d'être contourné par un autre ;
 - c. D'aménager à ses frais sur le boulevard de l'Assomption, en direction nord, un accès direct unidirectionnel au Terrain ajusté à partir du boulevard de l'Assomption ;
 - d. D'assurer un accès du Terrain ajusté à la rampe de sortie du Port de Montréal le long de la rue Notre-Dame Est ;
24. Tant que la construction des accès prévus au paragraphe 23 de la présente n'est pas complétée et fonctionnelle, la Ville maintiendra l'accès actuel au Terrain ajusté soit via l'accès à la rampe de sortie du Port de Montréal le long de la rue Notre-Dame vers la rue Dickson en utilisant l'aménagement récemment complété entre la sortie du Port de Montréal et la Rue Dickson, sous réserve de l'accord du Port de Montréal à ce sujet, ou aménagera un accès similaire afin de permettre le maintien des activités sur le Terrain en tout temps ;
25. La Ville prend l'engagement de négocier avec le Port de Montréal et le MTMD un accès au Terrain ajusté comprenant une « entrée et sortie » du Terrain ajusté directement sur la bretelle de sortie privée du port ;

Aménagements sur le Terrain ajusté et processus d'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec

26. La Ville prend l'engagement d'accompagner les Demanderesses, par l'intermédiaire d'employés désignés par elle, tout au long du processus relatif à l'élaboration et l'adoption, le cas échéant, d'un Règlement-89 relativement à la réalisation d'un projet de grande infrastructure prévoyant les modifications et dérogations nécessaires afin de permettre la modification quant à l'aménagement du Terrain ajusté tel que présenté dans le Document BC2 daté du 30 novembre 2023 dont copie est jointe à l'Annexe 3 de la présente pour en faire partie intégrante;

Éléments connexes

27. La Ville s'engage à collaborer avec les Demanderesses sur un plan de communication auprès de la population, de diverses instances municipales, des instances provinciales, des instances fédérales et de toutes les autres parties prenantes à l'égard des engagements prévus à la présente transaction ;
28. La présente ne constitue pas, et ne devrait être interprétée d'aucune façon, comme une renonciation quelconque par la Ville d'appliquer ou encore d'exiger l'observance des normes prévues à son *corpus* réglementaire ;
29. La Ville s'engage à remettre aux Demanderesses sur signature de la présente transaction une lettre signée par la Ville indiquant que la Ville appuie les Demanderesses dans leurs démarches afin d'obtenir une subvention pour le Projet dans le cadre du *Fonds national des corridors commerciaux* de *Transport Canada* ;
30. La Ville versera à GAIA la somme de dix-sept millions de dollars canadiens (17 000 000 CAD), laquelle somme sera placée en fidéicommiss auprès du cabinet juridique Gowling par le biais de la convention d'entiercement dont copie est jointe à l'Annexe 4 des présentes, et ce, dans les trente jours de la signature des présentes ;
31. L'ensemble des frais relatifs à cet entiercement seront à la charge des Demanderesses ;
32. En contrepartie, les intérêts que la somme pourrait rapporter durant l'entiercement seront remis aux Demanderesses à la fin de celui-ci, à moins que la transaction ne soit annulée dans les circonstances décrites au paragraphe 38 ;
33. La somme sera alors décaissée aux Demanderesses par le tiers chargé de l'entiercement au moment de la remise à la Défenderesse des documents prévus au paragraphe 37 des présentes ;

Conditions suspensives

34. La présente transaction est conditionnelle à son approbation par l'autorité municipale compétente, le tout sous réserve des délégations de pouvoir prévues par la loi et la réglementation ;

35. La présente transaction est conditionnelle à l'adoption par le Conseil municipal de la Ville d'un Règlement 89 avant le 30 avril 2025, sauf entente entre les parties quant à une prolongation dudit délai, et à l'approbation de la promesse bilatérale d'acquisition de la Bande du CN par le Conseil municipal avant le 17 septembre 2024 ;
36. Dans l'intervalle, les Parties conviennent que les dossiers de Recours en dommages et Pourvoi-bruit institués sous les numéros 500-17-115756-218 et 500-17-125150-238 demeureront suspendus jusqu'à la survenance de la première des éventualités suivantes : le dépôt d'un désistement ou d'un avis de règlement ou l'annulation de la transaction ;
37. Quant aux dossiers de Recours en dommages et Pourvoi-bruit (dossier 500-17-125150-238 et 500-17-115756-218), les Parties déposeront au dossier de la Cour un avis de règlement hors cour ou un désistement, sans frais, et ce, au plus tard, dans les 10 jours suivant l'adoption du Règlement 89 prévu au paragraphe 35 de la présente transaction, les Parties instruisant par la présente leurs procureurs respectifs de ce faire ;
38. À défaut par la Ville de rencontrer les conditions prévues au paragraphe 35 de la présente, la présente transaction sera considérée, à moins que les parties n'en conviennent autrement, nulle et non avenue et la Ville récupèrera les sommes déposées en fidéicommiss en vertu du paragraphe 30 de la présente transaction ainsi que les intérêts alors courus ;
39. Dans les 10 jours suivant la survenance des événements décrits aux paragraphes 37 ou 38 de la présente, l'agent d'entiercement en sera avisé conformément aux termes de la convention d'entiercement jointe à la présente ;

QUITTANCE

40. Les Parties se donneront mutuellement, au moment du dépôt des documents prévus au paragraphe 37 de la présente transaction et de la fin de l'entiercement de la somme de 17 000 000,00 CAD prévue au paragraphe 30, quittance complète, finale et irrévocable relativement à toute demande en justice, cause d'action, réclamation, perte, frais, et/ou dommages passés, présents ou futurs découlant directement ou indirectement du refus d'émettre, en 2017, les Permis demandés et des délais occasionnés par ce refus et la contestation judiciaire qui s'en est suivie, ainsi que des allégations, pièces et procédures aux dossiers de la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal portant les numéros 500-17-115756-218 et 500-17-125150-238;

AUTRES DISPOSITIONS

41. Tous les avis prévus et relatifs à l'exécution de la présente transaction devront être écrits et devront être adressés à :

*Ray-Mont Logistiques Montréal Inc.
A/S de M. Charles Raymond*

42. Ceux adressés à la Ville :

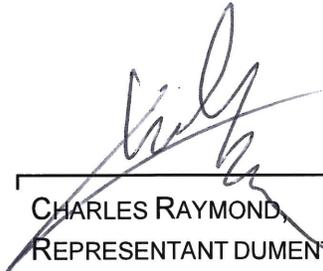
*Au Greffe de la Ville de Montréal,
A/S du greffier de la Ville et du
Directeur général adjoint, urbanisme,
mobilité et infrastructures ;*

43. Les Demanderesses s'engagent solidairement à accomplir les obligations mentionnées dans la présente transaction ;
44. Les Parties s'engagent à faire toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente transaction ;
45. La présente transaction est conclue sans admission de responsabilité de part et d'autre, dans l'unique but de régler les litiges opposant les Parties et constitue une transaction au sens des articles 2631 et suivants du *Code civil du Québec* ;
46. La présente constitue une transaction irrévocable et les Parties renoncent à invoquer l'erreur de droit ou de faits à l'encontre de celles-ci ;
47. Les Parties conviennent que la seule juridiction territoriale compétente pour entendre toute poursuite judiciaire issue de la présente transaction est le district judiciaire de Montréal, dans la province de Québec ;
48. La présente transaction est conclue, le tout chaque partie payant ses frais ;
49. Les Parties reconnaissent que la présente transaction est régie par le droit applicable dans la province de Québec ;
50. Les Parties conviennent que la présente transaction peut être signée par moyen technologique, les signatures numérisées échangées par courriel entre

les Parties ayant la même valeur que les signatures originales et pouvant être produites en justice comme s'il s'agissait de l'original de l'acte sous seing privé

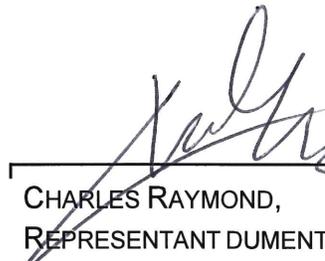
EN FOI DE QUOI, LES PARTIES ONT SIGNÉ :

MONTREAL, LE 9 septembre 2024 MONTREAL, LE 9 septembre 2024



CHARLES RAYMOND,
REPRESENTANT DUMENT AUTORISE
DE GAIA QC INC.

MONTREAL, LE



CHARLES RAYMOND,
REPRESENTANT DUMENT AUTORISE
DE RAY-MONT LOGISTIQUES
CANADA INC. ET DE RAY-MONT
LOGISTIQUES MONTREAL INC.

CLAUDE CARETTE, DIRECTEUR
GENERAL ADJOINT, MOBILITE,
URBANISME ET INFRASTRUCTURES
POUR LA VILLE DE MONTREAL

Les procureurs soussignés reconnaissent avoir pris connaissance des instructions à la présente

MONTREAL, LE

MONTREAL, LE 9 septembre 2024

GAGNIER GUAY BIRON,
PROCUREURS DE LA VILLE DE
MONTREAL

Sodavex inc
SODAVEX INC PROCUREURS DE
GAIA INC, DE RAY-MONT
LOGISTIQUES CANADA INC. ET DE
RAY-MONT LOGISTIQUES MONTREAL

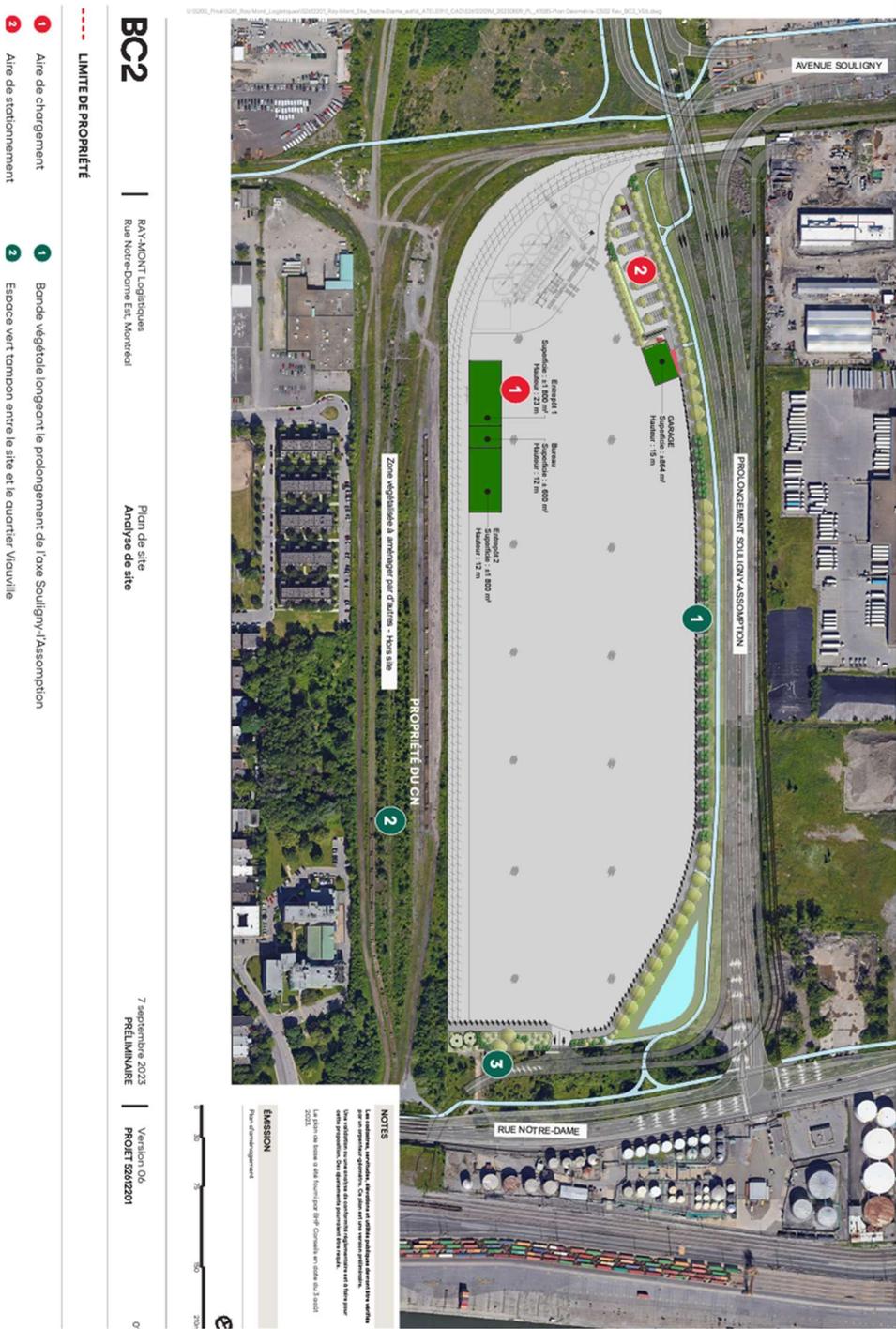
ANNEXE 1

Identification de la Bande-CN : Portions identifiées par la ligne mauve et la ligne jaune sur l'illustration



ANNEXE 2

Aménagement des rails qui desserviront le projet



ANNEXE 3

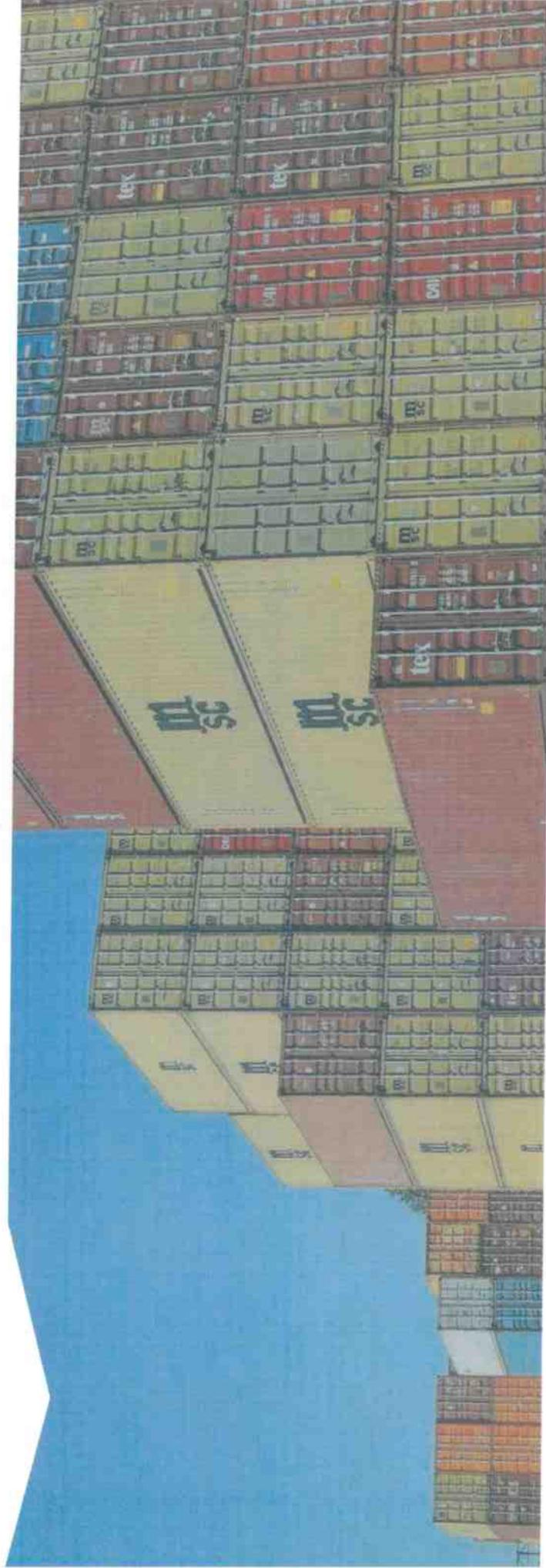
**Analyses du projet en fonction du plan d'urbanisme, des règlements normatifs et
discrétionnaires – BC2 – 30 novembre 2023 – Projet 52612201**

**RAY-MONT
LOGISTIQUES**

**SITE DE LA RUE NOTRE-DAME EST
ARRONDISSEMENT DE MERCIER-
HOCHELAGA-MAISONNEUVE**

**ANALYSES DU PROJET
EN FONCTION DU PLAN
D'URBANISME, DES
RÈGLEMENTS NORMATIFS ET
DISCRÉTIONNAIRES**

**30 NOVEMBRE 2023
PROJET 52612201**



BC2

TABLE DES MATIÈRES

01. MISE EN CONTEXTE - LE SITE DE LA RUE NOTRE-DAME EST ET SES ACTIVITÉS	04
02. INTÉGRATION DU PROJET DANS LES OBJECTIFS DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL	11
03. ANALYSE DES DISPOSITIONS NORMATIVES DU RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT	17
05. ANALYSE DES DISPOSITIONS DISCRÉTIONNAIRES - PIIA	26
ANNEXES	40

INTRODUCTION

L'ENTREPRISE ET SES ACTIVITÉS

Ray-Mont Logistiques est une entreprise québécoise innovante et le chef de file nord-américain en solutions intégrées d'expéditions maritimes conteneurisées qui emploie près de 400 employés et participe au rayonnement d'une expertise québécoise reliant le monde à partir de Montréal, de Prince Rupert (C.-B.), de Vancouver (C.-B.), de Seattle (É.-U.) et de Charleston (É.-U.).

Reconnue pour son modèle d'affaires innovant qui utilise l'intelligence artificielle, l'entreprise permet le transport par conteneurs de produits d'ici, notamment les produits agricoles et forestiers. L'entreprise a créé sa propre firme de Technologies de l'information (TI) pour mettre en place une offre de services unique dans l'industrie qui intègre l'intelligence artificielle afin d'optimiser ses opérations logistiques. Elle est d'ailleurs membre depuis les débuts de SCALE.AI, la supergrappe d'innovation en matière d'intelligence artificielle du gouvernement du Canada.

Ray-Mont Logistiques joue un rôle clé dans le secteur agricole. Les produits agricoles canadiens sont exportés aux quatre coins du monde pour répondre aux besoins alimentaires mondiaux. À Montréal, les ¾ des conteneurs du port transitent par ses installations actuelles.

STRUCTURE DU RAPPORT

L'entreprise a mandaté BC2 afin de l'accompagner dans l'ensemble de ses démarches urbanistiques pour l'optimisation du développement de ses activités sur son site de la rue Notre-Dame Est.

Pour ce faire, des plans d'aménagement ont été produits par BC2 grâce aux données préliminaires d'aménagement du site transmis par Ray-Mont Logistiques¹. Des rencontres de travail avec l'entreprise et avec les représentants de la Division de l'urbanisme de l'arrondissement ont permis de bonifier cette proposition. Le présent rapport analyse le site d'urbanisme et des règlements normatifs applicables, puis en regard du règlement de nature discrétionnaire qui est le règlement sur les plans d'intégration et d'implantation d'architecture (PIA) de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM).

Mise en contexte

Une mise en contexte permet de présenter brièvement le projet de Ray-Mont Logistiques pour le site de la rue Notre-Dame Est. Au besoin, les diverses analyses renvoient à cette section pour situer le lecteur.

Plan d'urbanisme

Le projet s'inscrit dans plusieurs des orientations et des actions prévues au plan d'urbanisme de 2004 de la Ville de Montréal. Une section du rapport permet d'en faire la démonstration. De plus, il est à noter que le projet déroge aux mesures de densités prévues à ce plan d'urbanisme.

Analyse des règlements normatifs

Le site est soumis à une série de normes concernant diverses thématiques : les usages, le cadre bâti, l'occupation et l'aménagement des espaces extérieurs, le chargement et le stationnement ainsi que sur la proximité de voies ferrées. Les normes relèvent du règlement d'urbanisme 01-275 de l'Arrondissement.

Analyse du règlement de PIA

Le site visé est situé dans un secteur soumis à un règlement de PIA nommé Secteur Écoparc industriel de la Grande Prairie. Les constructions ou agrandissements d'un bâtiment ou d'une dépendance d'une superficie d'implantation au sol supérieure à 15 m² sont soumis à ces dispositions discrétionnaires, de même que les projets de lotissement et l'aménagement de stationnement. Les objectifs et les critères de PIA sont contenus au Titre VIII du règlement d'urbanisme 01-275 de l'arrondissement.

Quatre sections principales abordent tout d'abord les objectifs et les critères de PIA par thématiques : implantation des bâtiments et volumétrie, architecture des bâtiments, aménagement paysager et aménagement des terrains, aménagement paysager et aménagement des terrains à proximité des usages sensibles.

On retient de l'analyse normative une série d'articles du règlement d'urbanisme 01-275 qui sont soit applicables ou non au site de Ray-Mont Logistiques.

La liste de ces éléments en lien avec le volet normatif se trouve à la page 25.

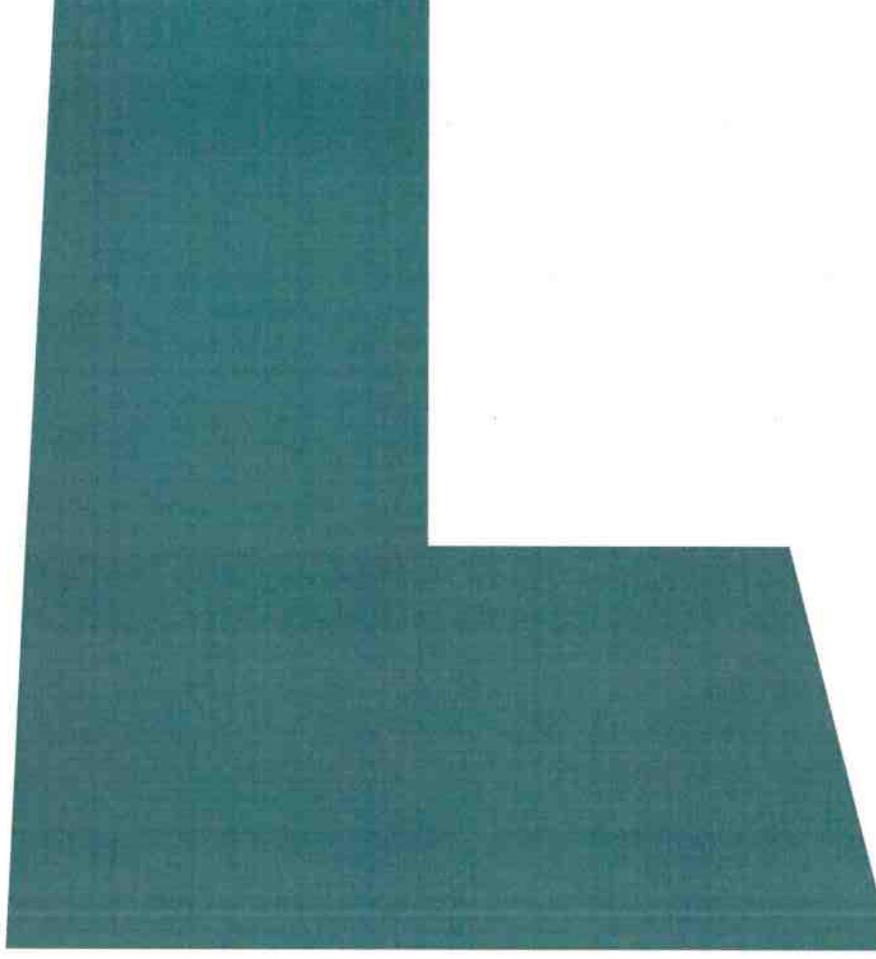
On retient de l'analyse discrétionnaire que des objectifs et des critères différents devraient être appliqués au site de Ray-Mont Logistiques afin de tenir compte de la réalité des activités de transbordement de conteneurs. À cet effet, nous avons identifié les critères que nous jugeons atteints ainsi que ceux qui sont non applicables au terrain. Dans l'ensemble, le projet est optimisé en fonction des critères, tandis que d'autres resteraient à préciser, notamment au niveau de l'architecture et de l'aménagement paysager.

La liste de ces éléments en lien avec le volet discrétionnaire se trouve à la page 39.

¹ Une copie des plans produits se trouve à l'annexe A.

SECTION 01

**MISE EN CONTEXTE - LE SITE DE
LA RUE NOTRE-DAME EST ET SES
ACTIVITÉS**



MISE EN CONTEXTE

Le site de la rue Notre-Dame Est et ses activités

POURQUOI DÉVELOPPER UN NOUVEAU SITE DE TRANSBORDEMENT ET ENTREPOSAGE DE CONTENEURS ET DE MARCHANDISES ?

L'entreprise exerce depuis près de 30 ans ses activités dans Pointe-Saint-Charles, à Montréal, et cohabite avec les résidents situés à seulement 15 m de son site. L'entreprise assure la transition de marchandises conteneurisées entre le transport ferroviaire du réseau du Canadien National (CN) et maritime de l'Administration portuaire de Montréal (APM), mieux connue sous la désignation du Port de Montréal. Cet emplacement actuel nécessite de nombreux voyages par camion dans l'axe est-ouest, sur une distance d'environ 11 km. Ray-Mont Logistiques veut rapprocher ses opérations du Port de Montréal pour réduire la distance parcourue par camion sur les routes de la métropole, tout en adaptant ses opérations et en optimisant l'usage des rails pour réduire davantage le transport par camion.

Les activités prévues sur le site impliquent notamment la réception de marchandise conteneurisée par train et par camions, la manutention, le transbordement et l'entreposage de la marchandise et des conteneurs, ainsi que le transfert de marchandises d'un type de conteneurs à un autre. Tant la Cour supérieure que la Cour d'appel ont qualifié ses activités de : gare et cour de triage, ce qui influence l'analyse de la réglementation d'urbanisme.

Malgré que le permis ait été émis, l'entreprise désire apporter des modifications afin de développer son site de la rue Notre-Dame Est de façon optimale. Elle dispose présentement d'un momentum favorable à la modification de certains éléments de son projet. Ce projet modifié implique plusieurs parties prenantes importantes dont le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'Administration portuaire de Montréal (APM), l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et la Ville de Montréal, ainsi que la compagnie de chemins de fer du Canadien National (CN). L'implication de tous ces acteurs complexifie la planification de l'aménagement et du développement de ce secteur, dont les enjeux et les défis liés à la desserte routière et ferroviaire, le lotissement des terrains, l'intégration de mesures visant à d'assurer la quiétude des populations riveraines, l'amélioration du secteur pour celles-ci ainsi que le respect des dispositions réglementaires d'urbanisme, pour ne nommer que ceux-ci.

Figure 1 : Localisation des sites de Pointe-Saint-Charles et de Notre-Dame Est



Google Earth. Mis en forme par BC2, 2023

MISE EN CONTEXTE

Le site de la rue Notre-Dame Est et ses activités

QUATRE GRANDS OBJECTIFS DU PROJET

Rapprocher les activités de l'entreprise du Port de Montréal pour optimiser les déplacements, pour réduire la distance parcourue sur les routes locales et pour réduire les émissions de GES (voir page suivante pour plus de détails)

Démocratiser l'**accès aux marchés internationaux pour les plus petits producteurs québécois** (grain, blé, canola et leurs dérivés) en leur permettant d'exporter leurs produits agricoles par conteneurs plutôt que par bateaux de vrac.

S'assurer de demeurer un **pivot de l'aide alimentaire internationale** (légumineuses, lentilles, pois et fèves) à titre de transitaire officiel du Canada pour le **Programme alimentaire mondial des Nations Unies qui représente près du tiers des opérations de l'entreprise.**

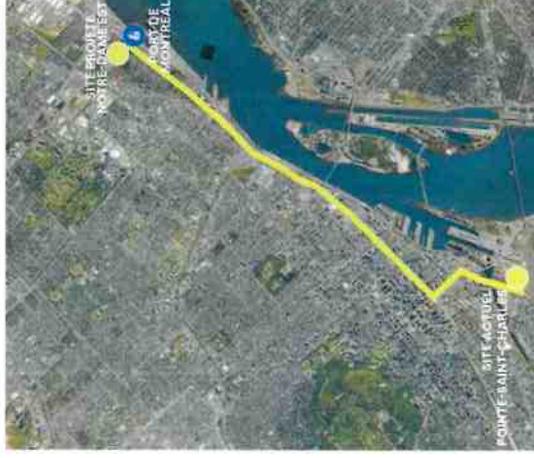
Répondre aux enjeux actuels en matière de transport routier dans le grand Montréal, notamment de **mitiger les impacts de la réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine**, qui cause un engagement majeur sur l'ensemble du réseau routier de l'Est de Montréal (travaux prévus jusqu'en 2026).

RÉDUCTION DES GES ET LE PROJET DE LA RUE NOTRE-DAME EST

Le déménagement des activités permettra de réduire de 88 % le kilométrage parcouru par les camions et de retirer le tiers du camionnage lourd sur la rue Notre-Dame. Il s'agit de l'un des projets de réduction des GES les plus importants pour la métropole. Pour certains aspects du projet c'est une réduction d'environ 1200 tonnes de GES annuellement.

C'est donc principalement en considérant la réduction des distances parcourues par le camionnage qu'il faut analyser le projet sous l'angle environnemental.

Figure 2 : Réduction du kilométrage parcouru



DISTANCE ACTUELLE À PARCOURIR : 11 KM

DISTANCE PARCOURUE CHAQUE ANNÉE PAR LES CAMIONS SUR LES RUES LOCALES :
406 815 KM

406 815 km c'est par année :

- > 850 allers-retours entre Montréal et Québec;
- > 45 allers-retours entre Montréal et Vancouver;
- > 6 allers-retours entre Montréal et la pointe sud de l'Argentine;
- > 1 aller simple vers la Lune.



MISE EN CONTEXTE

Le site de la rue Notre-Dame Est et ses activités

DE L'IMPORTANCE DE REGARDER LE SITE DANS SON CONTEXTE URBAIN

Du point de vue du contexte de planification du secteur, le site de la rue Notre-Dame Est est sans contredit localisé dans un secteur à vocation industrielle. Au SAD de l'agglomération, l'affectation prévue est « Industrie » (figure 2), au plan d'urbanisme il s'agit d'un « secteur d'emplois » (figure 3). Un secteur d'emplois correspond à une aire à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue et où l'une des composantes autorisées est l'industrie. De plus, les usages envisagés par Ray-Mont Logistiques sont autorisés au règlement de zonage 01-275 de l'Arrondissement MHM.

Situé à l'extrémité ouest du secteur de l'écoparc industriel de la Grande Prairie, le site de Ray-Mont Logistiques s'insère ainsi dans un milieu à forte vocation industrielle. Néanmoins, il se doit de mettre l'accent sur la proximité de certains secteurs résidentiels, notamment le quartier de Viauville. Une attention particulière à cette proximité est portée et des mesures de mitigation sont proposées en fonction des objectifs et des critères des PIIA présentés dans le présent document.

De plus, le projet de la rue Notre-Dame Est est complété par les interventions sur le territoire d'autres acteurs. Deux projets principaux affectent l'aménagement du site :

- 1 - Le viaduc du Port de Montréal;
- 2 - Le prolongement de l'axe Souigny/l'Assomption par le ministère des Transports du Québec.

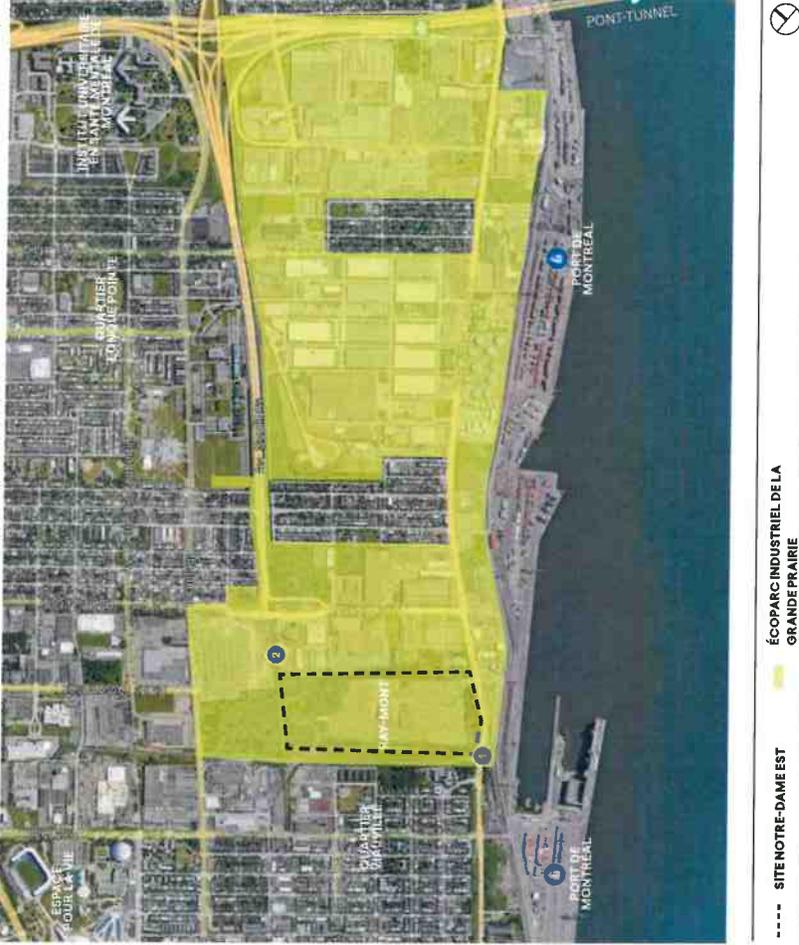
Figure 3 : SAD - Affectations du sol



Figure 4 : Plan d'urbanisme - Affectations du sol



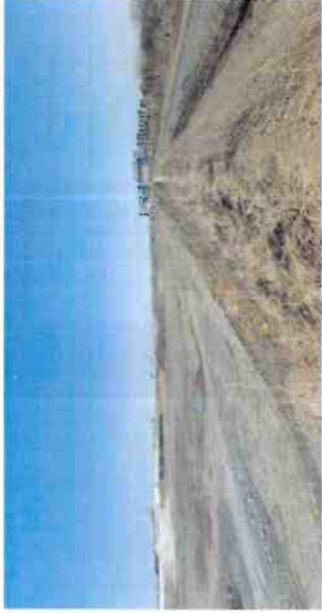
Figure 5 : Règlement d'urbanisme Mercier-Hochelaga-Maisonneuve - PIIA Écoparc industriel de la Grande Prairie



MISE EN CONTEXTE
LE SITE DE LA RUE NOTRE-DAME ET SES ABORDS AVANT LE DÉBUT DES OPÉRATIONS



Vue aérienne du site de la Rue Notre-Dame
 Google Street View



Vue sur le site, vers le sud. Port de Montréal en arrière-plan
 Google Street View, 2021



Vue sur le site, vers le nord. (sculpture)
 Google Street View



Vue aérienne du site de la rue Notre-Dame
 Google Street View



Vue vers le site de Ray-Mont, rue Notre-Dame Est bordée par une piste cyclable
 Google Street View, septembre 2022



Vue vers le site depuis la rue Ontario. Entre le talus et la clôture se trouvent les rails du CN
 Google Street View, août 2021



Entrée actuelle du site, stade et pyramides en arrière-plan
 Google Street View, novembre 2020



Achalandage de camions sur la rue Notre-Dame face au port
 Google Street View, septembre 2022



Construction de la rampe d'accès - Port de Montréal
 Google Street View, juin 2022

MISE EN CONTEXTE

Le site de la rue Notre-Dame Est et ses activités

DESCRIPTION DU PROJET

Bien que les permis soient déjà émis, Ray-Mont Logistiques propose des modifications à son projet. Le projet propose tente de se projeter dans les prochaines années en proposant un aménagement de site optimal à la fois pour la viabilité des activités de l'entrepôt de Ray-Mont Logistiques ainsi qu'un aménagement qui minimise au mieux sa perceptibilité dans le milieu. Néanmoins, il va sans dire que les activités d'un site de cette ampleur sont amenées à évoluer avec le temps, au fil de la demande et des innovations technologiques.

Le plan ci-contre présente à titre préliminaire ce que l'on pourrait retrouver sur le site de la rue Notre-Dame Est dans les premières années d'opération. Les commentaires et les propositions contenues dans les pages suivantes visent à confirmer ou définir certaines dispositions réglementaires qui seront intégrées à la réglementation d'urbanisme et applicables au site du projet dans le cadre d'un processus découlant de l'application de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, qui autoriseront l'ensemble des composantes nécessaires pour l'optimisation des activités du site.

La principale activité du site est l'exploitation d'un cour et gare de triage ce qui implique le transbordement et l'entreposage de conteneurs et de marchandises. Il s'agit de l'usage E-7 (1) du règlement de zonage O1-275 de l'arrondissement et il y est autorisé. La majorité du site est vouée à être affectée à la réception de marchandises et de conteneurs par trains et par camions, au transbordement et à l'entreposage de conteneurs et de marchandises, la proximité du port favorisant cet usage. Un élévateur à grains est prévu du côté nord, stratégiquement localisé afin de minimiser l'interaction avec le milieu de vie situé au sud de l'emprise du CN. De plus, les activités du site pourraient bénéficier de l'installation d'un espace bureau, d'un garage ainsi que de cases de stationnement. Au surplus, la présence de voies ferrées sur le site et la proximité du port présentent un potentiel à explorer concernant l'installation d'entrepôts sur le site.

À titre de référence, des images du site de Pointe-Sainte-Charlès sont présentées à la page suivante, dans le but de favoriser la compréhension des activités décrites.

RAY-MONT LOGISTIQUES | BC2



NOTES

Les commentaires, suggestions, modifications et autres observations doivent être envoyés à l'adresse suivante: projet@ray-mont-logistique.com. Toute correspondance sera traitée en fonction de la date de réception. Les documents présentés sont préliminaires et ne doivent pas être utilisés pour des fins juridiques. Le plan de site a été préparé par B&P Consulting en date du 3 août 2023.

ÉMISSION

Pour l'aménagement

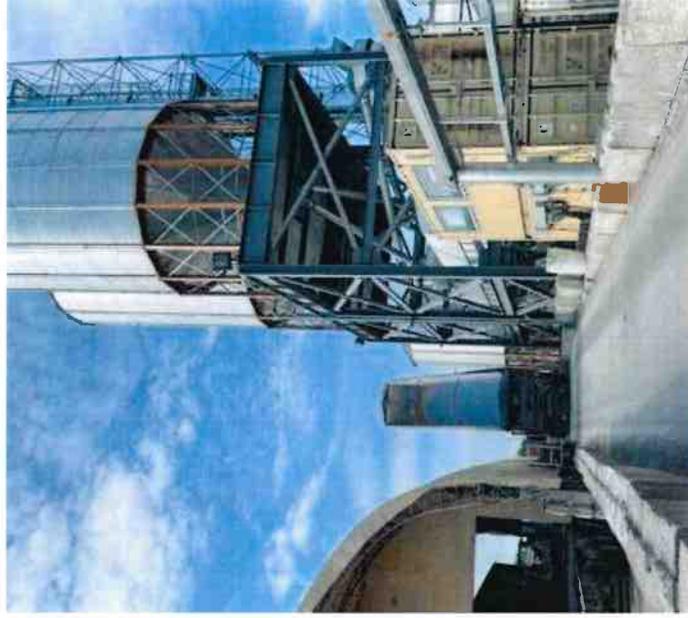
BC2

RAY-MONT Logistiques
Rue Notre-Dame Est, Montréal

Plan de site
Analyse de site

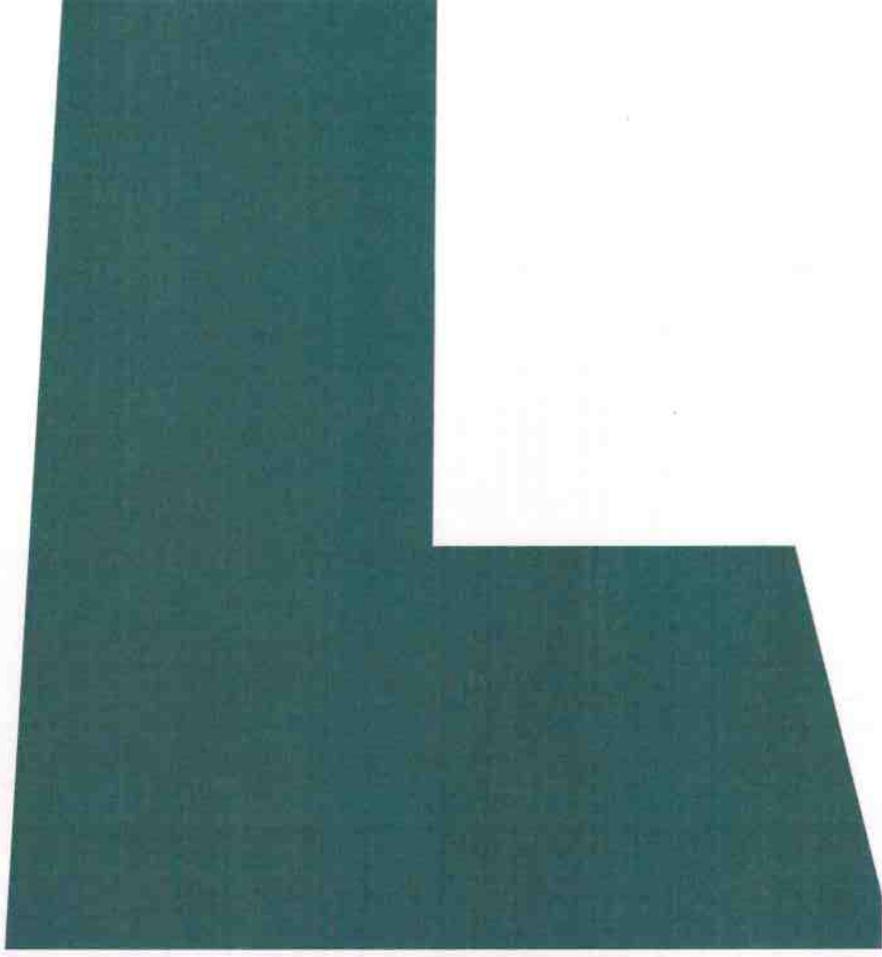
7 septembre 2023
PRÉLIMINAIRE
Version 06
PROJET 52612201

MISE EN CONTEXTE
LE SITE DE POINTE-SAINT-CHARLES. RÉFÉRENCE D'UN SITE SIMILAIRE D'ENTREPOSAGE ET TRANSBORDEMENT DE CONTENEURS ET DE MARCHANDISES



SECTION 02

**INTÉGRATION DU PROJET DANS LES
OBJECTIFS DU PLAN D'URBANISME DE
LA VILLE DE MONTRÉAL**



2.1 | PLAN D'URBANISME - AFFECTATION ET DENSITÉ

Le plan d'urbanisme établit la vision d'aménagement du territoire et encadre les grandes lignes du développement et de l'aménagement de chacun des arrondissements. La présente section vise à démontrer que l'emplacement de la rue Notre-Dame Est pour mener les activités d'une cour et gare de triage correspond aux orientations et objectifs énoncés dans le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Néanmoins, une modification devrait lui être apportée par la diminution du COS minimal prévu pour le site.

AFFECTATION DU SOL

Les activités de Ray-Mont Logistiques sont conformes à l'affectation « secteurs d'emploi » applicable pour ce site.

Les secteurs d'emploi se définissent comme étant des « aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue ». On y retrouve notamment des usages industriels, auxquels correspondent les activités de gare ou cour de triage prévu par Ray-Mont Logistiques. Notons également que le site se situe à proximité d'affectations de « grande emprise ou grande infrastructure publique », avec lesquelles les activités du site de la rue Notre-Dame Est sont plus que complémentaires.

Le projet présenté dans les pages qui suivent tente également de faire la démonstration à la fois de la pertinence de cette localisation pour les activités de Ray-Mont Logistiques et des efforts de mitigation proposés dans le but de réduire au maximum les impacts ressentis dans les quartiers résidentiels à proximité.

MESURE DE DENSITÉ

Le site visé se situe dans un secteur à transformer, soit la ZONE I4-T1. Les mesures de densité suivantes sont prévues pour les bâtiments et se reflètent dans la réglementation de l'arrondissement :

- bâti d'un à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen;
- COS minimal : 0,3;
- COS maximal : 3,0.

Figure 6 : Plan d'urbanisme - Mesure de densité



Figure 7 : Plan d'urbanisme - Affectation du sol



À MODIFIER : COS AU PLAN D'URBANISME

Avec un site de 179 438,1 m² et des bâtiments initiaux d'une superficie totale de 5 064 m², le COS du projet est de 0,02.

Pour mener les activités d'une cour et gare de triage précédemment décrites, aucun bâtiment principal n'est nécessaire. Tel que le rappelle la Cour d'appel dans son jugement, un COS minimal à 0,3 n'oblige pas la construction d'un bâtiment pour exercer des activités sur un site.

« Si le citoyen exploitant un usage permis décide de construire un bâtiment, il est certainement lié par les normes, mais l'existence des normes ne crée pas une obligation ou un devoir de construire un bâtiment. »

Ainsi, vu les besoins d'un COS minimal plus faible :

- Pour procéder aux améliorations proposées;
- Étant donnée la nature des activités principales qui ne nécessitent pas de bâtiment principal;
- Afin de permettre la construction de bâtiments accessoires qui permettraient notamment de réduire la perceptibilité de certaines activités;

Il est proposé de modifier le plan d'urbanisme pour amener cette mesure minimale à 0.

2.2 | PLAN D'URBANISME - ORIENTATION PAN-MONTRÉALISES

ORIENTATION : DES RÉSEAUX DE TRANSPORT STRUCTURANTS, EFFICACES ET BIEN INTÉGRÉS AU TISSU URBAIN

Le plan d'urbanisme énonce deux objectifs relatifs aux déplacements des personnes et des marchandises :

- 3 Consolider et maîtriser au mieux le réseau de transport existants par la construction des infrastructures structurantes et projetées.
- 4 Contrôler le rôle stratégique du transport des marchandises dans la construction des infrastructures structurantes.

Action 3.3 : Lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier

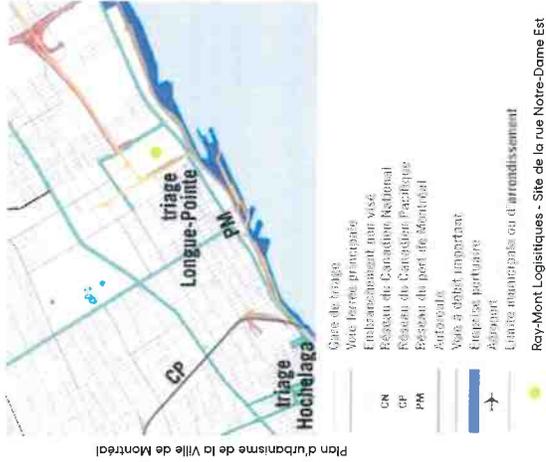
Le projet vise une réelle tentative de réduire la pression logistique sur le réseau routier montréalais, surtout aux abords du port de Montréal. En minimisant les déplacements de marchandises, le projet contribue significativement à améliorer la connectivité entre les zones, participant ainsi à une réduction de la présence de camions sur les routes.

De plus, en regardant le projet et le site à travers une lentille macro, on constate que bien qu'il n'y ait pas d'action directe sur le transport en commun, le projet contribue à alléger le trafic local, ce qui peut potentiellement libérer de l'espace pour des modes de transport collectif améliorés.

Action 4.1 : Améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises

Le projet se révèle aligné avec la volonté de la Ville de Montréal de renforcer les liens de transport pour favoriser les activités économiques. En réduisant le trafic de camions, le projet contribue indirectement à atténuer la congestion sur les axes majeurs

Figure 8 : Plan d'urbanisme - Les réseaux ferroviaires et routier à fort débit, infrastructures portuaires et aéroportuaires



Cependant, il est important de reconnaître que le projet ne résout pas directement les problèmes de congestion mentionnés. Pourtant, en réduisant significativement les trajets de camions, il pourrait alléger la pression sur ces axes routiers stratégiques, contribuant ainsi à une meilleure fluidité du trafic pour les déplacements des marchandises.

ORIENTATION : DES SECTEURS D'EMPLOIS DYNAMIQUES, ACCESSIBLES ET DIVERSIFIÉS

Le plan d'urbanisme énonce trois objectifs qui portent plus spécifiquement sur l'aménagement des secteurs d'emplois :

- 8 Consolider les secteurs d'emploi en favorisant dynamiques et en améliorant les liens de transport.
- 9 Diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre afin de soutenir une utilisation plus intensive des infrastructures existantes.
- 10 Favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville.

Action 8.1 : Soutenir l'aménagement de secteurs d'emplois de qualité

Le projet de Ray-Mont Logistiques s'inscrit dans une volonté de structurer les zones d'activités économiques de manière à favoriser une cohabitation harmonieuse des différentes fonctions, et ce en proposant des aménagements mitigant les nuisances. De plus, il cherche à renforcer l'emploi et l'activité économique dans la zone portuaire.

Action 8.4 : Régénérer de grands sites désaffectés afin qu'ils accueillent de nouvelles activités économiques

L'action 8.4 concernant la régénération des grands sites désaffectés trouve un écho dans le projet de Ray-Mont Logistiques. En envisageant la transformation d'un site industriel désaffecté, le projet vise à réhabiliter un espace inutilisé pour en faire un pôle d'activités économiques pertinent. En tenant compte des contraintes environnementales, le projet cherche à valoriser un espace sous-utilisé tout en optimisant son potentiel productif.

Figure 9 : Plan d'urbanisme - Le schéma des secteurs plus spécifiquement sur l'aménagement des secteurs d'emplois



Action 9.1 : Soutenir la transformation de la structure d'emplois dans le tissu industriel existant

Le site envisagé se trouve déjà dans un quartier à vocation industrielle, une localisation idéale pour revitaliser un espace préexistant de ce type. La transformation du secteur industriel, se dessine comme une opportunité de redynamisation économique. Le projet de Ray-Mont Logistiques s'aligne ainsi sur la vision du Plan en s'insérant dans un tissu industriel existant, favorisant ainsi la diversité et la vitalité économique de cette zone.

2.2 | PLAN D'URBANISME - ORIENTATION PAN-MONTRÉALAISES

ORIENTATION : UN ENVIRONNEMENT SAIN

Le plan d'urbanisme énonce trois objectifs en matière d'environnement :

17 Assurer une gestion durable des ressources dans un contexte urbain.

18 Réduire les nuisances générées par les activités et bâtiments au sein des secteurs résidentiels.

19 Assurer un aménagement adéquat des accès et courants.

Action 17.2 : Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre

Le projet s'inscrit dans un cadre plus large visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre à Montréal. Il contribue à cette démarche en favorisant des modes de transport moins polluants, principalement le transport ferroviaire pour le transbordement des marchandises, réduisant ainsi l'empreinte carbone globale associée au transport de ces marchandises.

À titre de rappel, le déménagement des activités permettra de réduire de 88 % le kilométrage parcouru par les camions et de retirer le tiers du camionnage lourd sur la rue Notre-Dame. Il s'agit de l'un des projets de réduction des GES les plus importants pour la métropole. Pour certains aspects du projet c'est une réduction d'environ 1200 tonnes de GES annuellement.

Action 18.1 : Régir l'impact des nuisances

Le projet de Ray-Mont Logistiques est aligné avec l'action 18.1 du Plan d'urbanisme en contribuant à minimiser les impacts des nuisances sur les milieux résidentiels avoisinants. Loin de créer de nouvelles situations conflictuelles, le projet vise à réduire les perturbations liées aux activités urbaines, particulièrement les nuisances sonores et environnementales susceptibles de toucher les habitations à proximité.

En agissant principalement sur le transport de marchandises, le projet évite de contribuer à l'augmentation des niveaux de bruit.

De plus, les activités prévues sur le site sont planifiées avec une attention particulière à la réduction des émissions de bruit assurant ainsi une cohabitation plus harmonieuse avec les secteurs résidentiels avoisinants.

L'étude acoustique menée par la firme SoftdB, dont le rapport complet se trouve en annexe, permet également de conclure que « la contribution sonore de Ray-Mont Logistiques sera inférieure au bruit routier, sans compter les autres bruits d'origine industrielle, humaine et faunique. La contribution sonore de Ray-Mont Logistiques sera donc inférieure au bruit résiduel en tout temps. L'aménagement du site de Ray-Mont Logistiques aura donc un impact très positif sur le climat sonore aux bâtiments sensibles à l'ouest du site, en bloquant le bruit provenant des nouvelles infrastructures routières grâce aux rangées de conteneurs et à l'écran acoustique optimisé ».

Figure 10 : Extrait de l'étude acoustique – Niveaux sonores calculés de la contribution sonore de Ray-Mont Logistiques et du bruit routier selon les différents scénarios en période de jour

Point de mesure	Étage	Ray-Mont Logistique seul	Scénario 1 : Bruit routier sans Ray-Mont	Scénario 2 : Bruit routier avec Ray-Mont à l'arrêt	Scénario 3 : Bruit routier avec Ray-Mont en activité
Heure critique sur la période de jour (dBA)					
R1	Rdc	34,9	55,3	45,8	46,1
	2 ^{ème}	36,1	55,3	46,1	46,5
	3 ^{ème}	37,5	56,2	46,4	46,9
	4 ^{ème}	39	59	51,9	52,1
R2	Rdc	35,2	52,2	44,9	45,3
	2 ^{ème}	36,4	52,7	45	45,6
	3 ^{ème}	37,6	54,3	46,3	46,9
	4 ^{ème}	39,1	57,8	51,6	51,8
R3	Rdc	35	53	45,8	46,1
	2 ^{ème}	36,1	53,1	45,8	46,2
	3 ^{ème}	37,2	54	46,9	47,4
	4 ^{ème}	38,4	57,7	52,7	52,8
R4	Rdc	34,4	56,8	50,9	51
	2 ^{ème}	35,2	57,5	51	51,1
	3 ^{ème}	35,8	58,8	51,6	51,7
	4 ^{ème}	36,9	61,3	56,6	56,7
	5 ^{ème}	37,5	63	59,8	59,8
R5	Rdc	34,1	57,9	52,3	52,4
	2 ^{ème}	34,9	57,8	51,8	51,9
	3 ^{ème}	35,9	58,7	51	51,2
	4 ^{ème}	37,1	60,4	55,9	56
	5 ^{ème}	38,4	61,5	58,5	58,5
R6	Rdc	41,3	60,1	57,6	57,6
	2 ^{ème}	43,1	59,8	56,5	56,5
	3 ^{ème}	48,2	60,5	57,1	57,1
	4 ^{ème}	48,9	61,9	59	59,1
R7	5 ^{ème}	46,9	63	60,7	60,7
	Rdc	33,1	53,4	46,8	46,9
	2 ^{ème}	33,8	53,7	47,1	47,3
	Rdc	33,5	54	47	47,2
	2 ^{ème}	34,2	54,7	47,7	47,9
R9	Rdc	35,6	56,2	49,2	49,3
	2 ^{ème}	36,5	56,6	49,2	49,4

SoftdB, page 28. Voir Annexe pour le rapport complet.

2.3 | PLAN D'URBANISME - PLANIFICATION DÉTAILLÉE

PROBLÉMATIQUES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL PRÉVUES POUR LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE DU SECTEUR NOTRE-DAME EST

Le projet de relocalisation de Ray-Mont Logistiques vers la rue Notre-Dame Est répond de manière significative à la problématique complexe qui entoure cet axe de transport majeur qu'est la rue Notre-Dame.

En considération des défis liés à la qualité de vie des résidents, ce projet propose une solution concrète pour réduire les impacts de la circulation lourde, et ce en minimisant le trafic de camions lourds sur la rue Notre-Dame Est grâce à une réduction drastique du kilométrage parcouru. De nombreuses mesures de mitigation sont également proposées dans la proposition d'aménagement de manière à réduire les impacts sur les quartiers résidentiels voisins.

De plus, en relocalisant ses activités vers cette zone industrielle, l'entreprise s'inscrit dans une dynamique de revitalisation économique. L'aménagement prévu sur le site s'attache à minimiser son impact visuel dans l'environnement tout en contribuant au développement économique local.

Cette initiative s'intègre dans une vision d'aménagement territorial plus large, prenant en compte nombre de projets structurants s'implantant dans ce secteur d'emploi de Montréal. Le projet vise également à préserver et valoriser ces éléments, tout en continuant à soutenir les activités portuaires essentielles à l'économie locale.

En somme, la relocalisation de Ray-Mont Logistiques représente une opportunité essentielle pour concilier efficacement les impératifs économiques, les besoins logistiques et les préoccupations liées à la qualité de vie et à l'aménagement harmonieux de cet axe de transport majeur.

Le plan d'urbanisme offre également quelques balises d'aménagements pour le secteur. Les paragraphes qui suivent tentent de démontrer la cohérence entre certaines balises et le projet soumis par Ray-Mont Logistiques pour le site :

- **Aménager un boulevard urbain** : Le projet contribue indirectement en réduisant le trafic de camions sur la rue Notre-Dame Est, allégeant ainsi une partie de la congestion et participant à améliorer la sécurité sur cet axe en limitant la cohabitation entre les camions et les autres usagers de la route.
- **Limite de la circulation de transit** : En réduisant le kilométrage parcouru par les camions, le projet contribue à limiter la circulation de transit des camions, surtout sur la rue Notre-Dame, améliorant ainsi la qualité de vie des résidents du secteur.
- **Atténuer les nuisances routières** : La réduction significative du trafic de camions sur la rue Notre-Dame Est contribuera à atténuer les nuisances sonores et la congestion.
- **Mettre en valeur les terrains vacants** : La relocalisation de l'entreprise vers des terrains industriels vacants s'inscrit dans cette balise, contribuant à la revitalisation économique de la zone.

Figure 11 : Vue aérienne du site - Arrimage aux balises d'aménagement



2.4 | PLAN D'URBANISME - PROJET DE VILLE

VERS LE PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2050

Bien qu'encore en réflexion et au stade d'élaboration, il s'avère intéressant de soulever certains éléments du prochain Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal. Le projet de la rue Notre-Dame Est de Ray-Mont Logistiques s'inscrit dans la transition écologique de Montréal, surtout en adoptant des mesures favorables à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

En ce qui concerne les futurs possibles identifiés au Projet de Ville, notons les éléments suivants en cohérence avec le projet de Ray-Mont Logistiques :

Réduction des émissions de GES

— Diminution significative des déplacements par camion : Le déplacement des activités vers le Port de Montréal réduira de manière considérable le kilométrage parcouru par les camions, entraînant une baisse d'environ 88 % du trajet et retirant un tiers du camionnage lourd de la rue Notre-Dame. Cette réduction représente une économie de près de 1 200 tonnes de GES annuellement, contribuant ainsi de manière significative à la réduction des émissions.

Contexte urbain et répercussions

— Localisation dans un secteur industriel : Le site de la rue Notre-Dame Est est dans un secteur industriel portuaire. Néanmoins, une attention particulière est portée à la proximité de quartiers résidentiels comme Viauville, avec des mesures de mitigation pour répondre aux critères de planification urbaine.

— Interventions complémentaires et partenariats : Le projet s'intègre dans une série de travaux sur le territoire, notamment le viaduc du port de Montréal

et le prolongement de l'axe Souigny-l'Assomption par le ministère des Transports du Québec. Ces interventions convergent vers une vision d'amélioration de la circulation (moins de camions présents) et de réduction des émissions dans la région.

Impact économique et mondialisé

— Pivot de l'aide alimentaire internationale : L'entrepris demeure un transitaire officiel pour le Programme alimentaire mondial des Nations Unies, assurant ainsi un rôle crucial dans l'aide alimentaire internationale et contribuant à la démocratisation de l'accès des petits producteurs québécois aux marchés internationaux.

Mentionnons également que dans un exercice prospectif pour 2050, on imagine, à l'échelle de la métropole, une qualité rehaussée des infrastructures de transport et la performance de la logistique urbaine qui soutiennent la compétitivité des entreprises montréalaises. Un objectif auquel participera activement Ray-Mont Logistiques.

Le projet de la rue Notre-Dame participe également à plusieurs des défis métropolitains identifiés au Projet de ville, soit ceux :

1. **D'inverser la tendance à la déconcentration des activités économiques vers l'extérieur de l'agglomération.**
2. **De soutenir la compétitivité des entreprises montréalaises sur les marchés étrangers en améliorant l'accessibilité des infrastructures de transport et l'efficacité des chaînes logistiques.**
3. **De localiser de manière optimale les activités logistiques pour assurer leur efficacité, tout en minimisant l'empreinte environnementale des mouvements de marchandises, les nuisances et les impacts sur la mobilité.**

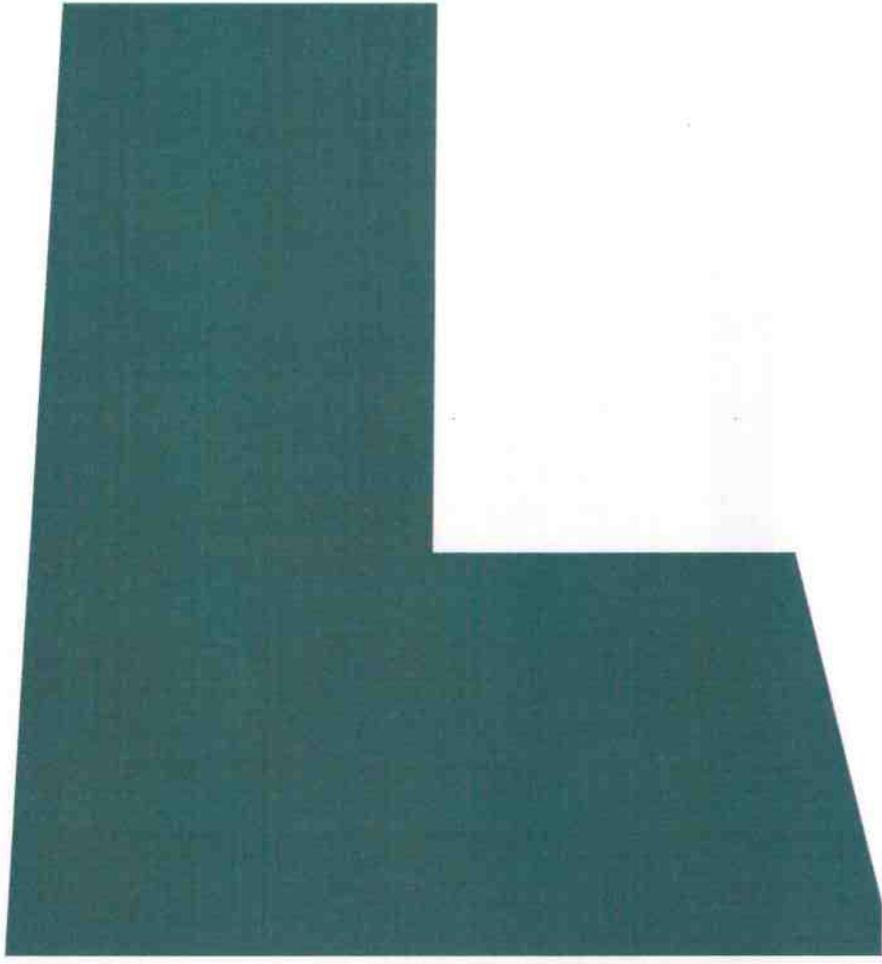
Figure 12 : Extrait du Projet de Ville - Échelle métropolitaine



8 La qualité des infrastructures de transport et la performance de la logistique urbaine soutiennent la compétitivité des entreprises montréalaises.

SECTION 03

**ANALYSE DES DISPOSITIONS
NORMATIVES DU
PLAN D'URBANISME ET DU RÈGLEMENT
D'URBANISME 01-275**

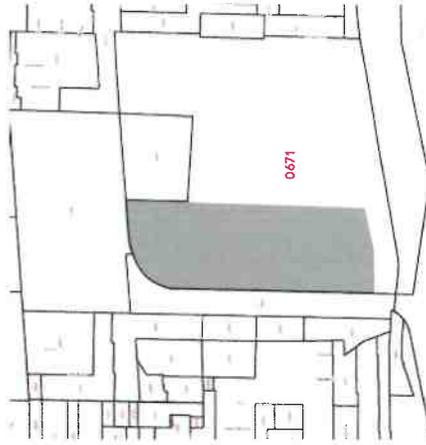


3.1 | LE RÈGLEMENT D'URBANISME 01-275

L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve encadre l'aménagement et le développement de son territoire sur la base des dispositions normatives prévues au règlement d'urbanisme numéro 01-275.

Le site visé se situe dans la zone # 0671.

Figure 13 : Plan de zonage



Règlement d'urbanisme 01-275

3.1.1 LES USAGES

Trois catégories d'usages sont permises dans la zone # 0671 :

- I.4-A — Industrie;
- C.7-A — Commerces de gros et entreposage;
- E.7 (1) — Équipements de transports et de communication et infrastructures.

Ces catégories correspondent aux activités prévues par Ray-Mont Logistiques sur le site tout en permettant de nombreuses autres possibilités d'activités industrielles pour de futurs occupants.

Définition utile à la compréhension (art. 5)

« transbordement de conteneurs » : activité qui consiste à décharger un conteneur d'un mode de transport et à le recharger dans un délai raisonnable sur un autre mode de transport sans manipuler la marchandise comprise à l'intérieur de celui-ci;

CONCERNANT LES USAGES, ON RETIENIT QUE :

Les usages prévus sur le site sont conformes. Il s'agit de la classe E.7 (1) - cour et gare de triage qui implique notamment le transbordement de conteneurs.

ART.

DISPOSITIONS

COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS

LES USAGES AUTORISÉS : E.7 (1) --- ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION ET INFRASTRUCTURES

La catégorie E.7(1) comprend les usages spécifiques suivants :

1. ateliers municipaux;
2. centraux téléphoniques;
3. cour de matériel et de véhicules de service;
4. aires et gare de triage;
5. usages relatifs à une infrastructure publique tels qu'un établissement d'assainissement, de filtration et d'épuration des eaux, un établissement et service lié à la gestion des neiges usées et un équipement de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles;
6. station ou sous-station électriques;
7. postes de pompes et de pompiers sont également permis.

320

A. CONSERVER

Les activités de transbordement sont associées à la catégorie E.7 (1) sous les alinéas 3 et 4.

Les activités de transport associées au chemin de fer et aux conteneurs sur le site sont permises.

Les postes de pompes et de pompiers sont également permis.

USAGES ACCESSOIRES

À moins d'indication contraire, l'autorisation d'exercer un usage principal inclut le droit d'exercer les usages accessoires à cet usage principal. Un usage principal peut être exercé en même temps qu'un usage accessoire. Un usage principal, et 1^{er} accessoire, faciliter et agréer l'exploitation de l'usage principal, et 2^e accessoire ne doit faire l'objet d'aucune enseigne visible de l'extérieur d'un bâtiment.

129

A. CONSERVER

Selon cette définition d'usage accessoire, le bureau, le garage et les entrepôts proposés sur le site sont considérés comme des usages accessoires aux activités principales du site.

Le bureau et le garage contribuent à l'exploitation du site et sont accessoires à l'usage principal.

3.1 | LE RÉGLEMENT D'URBANISME 01-275

3.1.2 LE CADRE BÂTI

En ce qui concerne le cadre bâti, il est important de souligner qu'au sens du règlement, pour qu'un terrain soit considéré comme étant bâti il n'a besoin que d'un bâtiment de 50 m². Néanmoins, les activités liées à l'usage E.7 (1) ne nécessitent aucun bâtiment, mais plutôt des équipements pour opérer. Les bâtiments analysés dans le tableau qui suit sont ceux associés à la plateforme de transbordement.

Définition utile à la compréhension (art. 5)

« bâtiment contigu » : un bâtiment principal érigé sur les deux limites latérales d'un terrain;

« bâtiment isolé » : un bâtiment principal érigé en retrait des limites latérales d'un terrain;

« bâtiment jumelé » : un bâtiment principal érigé sur une seule des limites latérales d'un terrain;

« conteneur » : un contenant conçu pour entreposer des marchandises et généralement muni de pièces de préhension permettant de l'arrimer et de le transborder d'un type de véhicule à un autre;

« dépendance » : un bâtiment excluant un conteneur, occupé par un usage accessoire, à l'usage principal d'un terrain ou d'un bâtiment et situé sur le même terrain, y compris une aile d'entreposage, une grue ou un abri;

En fonction du règlement actuel et de cette définition, les dépendances du site pourraient être construites sur le site même si l'usage principal ne comporte pas de bâtiment principal. En ce sens, les usages dans les dépendances relèvent tout de même de l'usage principal.

« équipement mécanique » : un appareil et un conduit électrique, de plomberie, de chauffage et de conditionnement de l'air;

« terrain » : un lot, une partie de lot ou un ensemble de lots formant une seule propriété, à l'exception d'une partie de terrain qui fait l'objet d'une résolution ou d'un avis d'imposition de réserve en vertu de la loi;

« terrain bâti » : un terrain occupé par un bâtiment ayant une superficie de plancher d'au moins 50 m² ou occupé par un usage carburant;

ART. DISPOSITIONS

COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS

MODE D'IMPLANTATION

grille
Isolé, jumelé ou contigu

MARGES

grille
Latérales minimales : 3 m
Arrière minimal : 4 m

CONDITION PARTICULIÈRE POUR LA MARGE ARRIÈRE

211
Lorsqu'est autorisée une catégorie de la famille industrielle ou la catégorie C.3(3), C.4, C.5, C.6 ou C.7 ou lorsqu'est prescrit un taux d'implantation maximal de 100 %, un bâtiment peut être implanté sur la limite arrière du terrain.

HAUTEUR

grille
min. : 4 m / max. : 23 m

ART.

DISPOSITIONS

COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS

CONDITIONS PARTICULIÈRES À LA HAUTEUR MAXIMALE

21
De plus, dans un secteur ou est autorisée, comme catégorie d'usages principale, la catégorie I.4, I.5, I.6, I.7 ou E.7, une construction telle une structure industrielle de manutention, un silo et un réservoir peuvent dépasser les hauteurs en mètres et en étages maximales prescrites.

À CONSERVER

Pour l'implantation des dépendances.

À CONSERVER

Pour l'implantation des dépendances.

À CONSERVER

La limite de 4 m à l'arrière d'un bâtiment peut être omise dans le cas d'un usage de la catégorie C.7. Ainsi, de futurs entrepôts pourraient être rapprochés de la limite de la propriété et des rails.

À CONSERVER

A titre indicatif, les dépendances du site auraient les hauteurs suivantes :

Garage : 15 m
Bureau et entrepôt 2 (situé au sud) : 12 m
Entrepôt 1 (situé plus au nord) : 23 m

COS
min. : 0,3 / max. : 3

TAUX D'IMPLANTATION
min. : 30 % / max. : 70 %

grille

À MODIFIER

Comme le site visé se situe dans une zone où l'usage principal est E.7, une structure industrielle et un silo (par exemple, un silo pour la vente en vrac) pourraient dépasser la hauteur maximale de 23 m.

Il est proposé de considérer les équipements hors-toit des dépendances notamment des équipements de mécaniques industrielles, afin de permettre une surhauteur nécessaire au besoin sur certaines dépendances.

À MODIFIER

Dans un esprit de concordance avec les modifications requises au plan d'urbanisme, il est suggéré de faire passer le COS minimal à 0 % et logiquement le taux d'implantation minimal à 0 % pour être cohérent avec les activités cour et gare de triage.

A titre indicatif, le projet dans sa forme actuelle a un COS de 0,02, soit un taux d'implantation au sol de 2,95 %.

CONCERNANT LE CADRE BÂTI, ON RETIENT QUE :

Les activités de cour et gare de triage ne nécessitent pas de bâtiments principaux, ce qui explique le taux d'implantation faible des modifications initiales proposées (2,95 %). Néanmoins, on constate qu'une plus grande portion du site est en activité et dynamisée par les activités qui se déroulent sur le site. En ce sens, il est proposé d'abaisser le COS minimal à 0. De plus, les bâtiments accessoires proposés (bureau, entrepôts et garage) respectent les normes d'implantation et de gabarit imposés par le règlement actuel.

3.1 | LE RÈGLEMENT D'URBANISME 01-275

3.1.3 L'OCCUPATION ET L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

Définition utile à la compréhension (art. 5)

« superficie végétalisée » : superficie d'un terrain occupée par des végétaux en pleine terre, tels que plantes couvre-sol, arbustes ou arbres;

« dépendance » : un bâtiment excluant un conteneur, occupé par un usage accessoire, à l'usage principal d'un terrain ou d'un bâtiment et situé sur le même terrain, y compris une aire d'entreposage, une guérite ou un abri;

« fossé de drainage » : une dépression en long creusée dans le sol, par une intervention humaine, et utilisée aux seules fins de drainage et d'irrigation d'un bassin versant d'une superficie inférieure à 100 hectares;

« terrain » : un lot, une partie de lot ou un ensemble de lots formant une seule propriété; à l'exception d'une partie de terrain qui fait l'objet d'une résolution ou d'un avis d'imposition de réserve en vertu de la loi;

Les dispositions de cette nouvelle réglementation ne s'appliquent pas au site vu les autorisations émises

ART.	DISPOSITIONS	COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS	DISPOSITIONS	COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS
384	NOMBRE D'ARBRES Le terrain doit être pourvu de : 1 arbre/100 m ² de terrain non construit.	A MODIFIER Un permis attestant de la conformité du projet a été émis avant l'entrée en vigueur de cet article. De plus, considérant la nature de l'usage et la dimension du site, cet article est inapplicable. Il est donc proposé de le retirer. L'application de cet article nécessiterait la plantation de 1794 arbres, ce qui est impossible, toujours en considérant la nature de l'usage et la présence d'une fondation minéralisée à l'échelle de la propriété. Cette fondation est d'ailleurs une exigence du plan de réhabilitation approuvé par le provincial. Toutefois, Raymond Logistiquet plantera des arbres sur le pourtour du site. Il s'agit d'un endroit viable pour la végétation qui pourra en plus servir d'écran vert entre les activités du site et son contexte.	VERDISSEMENT DU TERRAIN 387.8 Tout espace extérieur d'un terrain qui n'est pas recouvert d'asphalte, de béton, de dalles ou de pavés de béton, ou qui n'est pas occupé conformément au présent règlement, doit être végétalisé.	A CONSERVER Les superficies résiduelles aux activités de transbordement sont végétalisées.
387.2.1	VERDISSEMENT DU TERRAIN Le verdissement nécessaire d'un terrain est calculé en fonction du taux d'implantation maximal permis. Dans le cas présent, le taux d'implantation maximal est de 70 %. Ce faisant, le terrain doit être vert d'au moins 25 %.	A MODIFIER 3,95 % du site est vert en fonction de cette définition. Cependant, on ne saurait voir la surface minéralisée dédiée aux activités de cour et gare de triage. Ne pouvant s'appliquer à la réalité des activités du site, il est proposé de ne pas soumettre le site à ses dispositions réglementaires. Des efforts de végétalisation du site et des bâtiments sont proposés. De plus amples détails sont fournis dans l'analyse de site en fonction des critères de PIA.	VERDISSEMENT DU TERRAIN 387.8 Tout espace extérieur d'un terrain qui n'est pas recouvert d'asphalte, de béton, de dalles ou de pavés de béton, ou qui n'est pas occupé conformément au présent règlement, doit être végétalisé.	COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS
387.2.5	a) le projet doit tendre à augmenter la superficie végétalisée du terrain; b) le projet doit tendre à augmenter l'indice de canopée sur le terrain; c) le projet doit tendre à augmenter la végétalisation du toit; d) le projet doit tendre à augmenter la végétalisation des murs du bâtiment.	A MODIFIER Le projet doit tendre à augmenter la superficie végétalisée du terrain; b) le projet doit tendre à augmenter l'indice de canopée sur le terrain; c) le projet doit tendre à augmenter la végétalisation du toit; d) le projet doit tendre à augmenter la végétalisation des murs du bâtiment.	VERDISSEMENT DU TERRAIN 387.8 Tout espace extérieur d'un terrain qui n'est pas recouvert d'asphalte, de béton, de dalles ou de pavés de béton, ou qui n'est pas occupé conformément au présent règlement, doit être végétalisé.	COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS
	CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DU SITE, ON RETIENT QUE : Vu les usages du site, il est impossible de planter le nombre d'arbres exigés. Néanmoins, 134 arbres sont proposés dans la version actuelle du projet, représentant un ratio de 2 arbres x 100 m ² lorsque l'on considère uniquement la superficie viable pour la plantation d'arbres (6 284,8 m ²). Le verdissement du site est maximisé dans les espaces qui ne sont pas nécessaires aux activités de cour et gare de triage. Le verdissement et l'augmentation de la canopée ne peuvent être augmentés sur l'espace minéralisé du site vu les activités. Il est donc proposé d'ajouter les notions de transbordement/entreposage et de dépendance dans la superficie "constituée" du site, afin de mieux refléter la réalité des opérations et rendre réalistes les normes fixées pour le site.	CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DU SITE, ON RETIENT QUE : Vu les usages du site, il est impossible de planter le nombre d'arbres exigés. Néanmoins, 134 arbres sont proposés dans la version actuelle du projet, représentant un ratio de 2 arbres x 100 m ² lorsque l'on considère uniquement la superficie viable pour la plantation d'arbres (6 284,8 m ²). Le verdissement du site est maximisé dans les espaces qui ne sont pas nécessaires aux activités de cour et gare de triage. Le verdissement et l'augmentation de la canopée ne peuvent être augmentés sur l'espace minéralisé du site vu les activités. Il est donc proposé d'ajouter les notions de transbordement/entreposage et de dépendance dans la superficie "constituée" du site, afin de mieux refléter la réalité des opérations et rendre réalistes les normes fixées pour le site.	VERDISSEMENT DU TERRAIN 387.8 Tout espace extérieur d'un terrain qui n'est pas recouvert d'asphalte, de béton, de dalles ou de pavés de béton, ou qui n'est pas occupé conformément au présent règlement, doit être végétalisé.	COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS

3.1 | LE RÈGLEMENT D'URBANISME 01-275

3.1.4 L'OCCUPATION ET CONSTRUCTION DANS UNE COUR OU SUR UN TERRAIN NON BÂTI

CONCERNANT L'OCCUPATION ET LA CONSTRUCTION DANS UNE COUR OU SUR UN TERRAIN NON BÂTI

En fonction des activités sur le site, deux articles clés doivent être retirés des normes applicables au site, et ce, dans le but de pouvoir mener les activités liées à la cour et gare de triage, tel que validé dans les jugements rendus pour le site de la rue Notre-Dame.

ART. DISPOSITIONS

COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS

Les normes énoncées au tableau suivant s'appliquent à tous les usages, sauf ceux de la catégorie E11.

Conteneur : Dans une zone où est autorisée la catégorie C.6B, C.7B, I.4B, I.5B ou un usage de la famille « Équipements collectifs et institutionnels ».

CONTENEURS	COUR AVANT	AUTRE COURS
a) nombre maximal de conteneurs pouvant être empilés et hauteur maximale	NON	2 / 7 m
b) distance minimale d'une limite de terrain.	NON	10 m

342,
par. 12

À MODIFIER

Les jugements de la Cour supérieure et de la Cour d'appel ont reconnu que Ray-Mont Logistiques était en droit d'empiler un maximum de 8 conteneurs en vertu d'un droit acquis suite au dépôt d'un permis municipal préalablement à ce changement réglementaire imposant un nombre maximal de conteneurs pouvant être empilés et hauteur maximale.

Compte tenu des activités de manutention et d'entreposage de conteneurs et de marchandises réalisées sur le terrain, il est proposé que le nombre maximal de conteneurs pouvant être empilés soit de 8 sur l'ensemble du terrain.

À MODIFIER

Compte tenu des activités de manutention et d'entreposage de conteneurs et de marchandises réalisées sur le terrain, il est reconnu par les tribunaux qu'il est proposé de retirer l'application de l'article 347.

347,
par. 3

Les normes énoncées au tableau suivant s'appliquent dans une zone où est autorisée une catégorie de la famille industrie :

Dans une zone où est autorisée la catégorie I.4A, l'entreposage extérieur de tous équipements, matériaux ou produits à l'exclusion de matériaux en vrac, de produits usagés et d'un véhicule lorsqu'autorisé par le Règlement sur les usages conditionnels (RCA04-27006) :

ENTREPOSAGE	COUR AVANT	AUTRE COURS
a) hauteur maximale de l'entreposage	NON	1,5 x la hauteur de l'écran
b) hauteur maximale de l'écran opaque requis autour de l'espace utilisé à l'entreposage.		2 m
c) dégagement minimal entre l'écran et les choses entreposées.		3 m

3.1 | LE RÈGLEMENT D'URBANISME 01-275

3.1.5 LE CHARGEMENT ET LE STATIONNEMENT

Les activités de Ray-Mont Logistiques nécessitent et nécessiteront des espaces de chargement et de stationnement. Ceux-ci sont encadrés par différentes normes du règlement d'urbanisme de l'arrondissement.

Définition utile à la compréhension (art. 5)

« aire de stationnement » : un emplacement qui ne fait pas partie du domaine public, aménagé à des fins de stationnement de véhicules routiers, y compris l'aménagement d'une seule unité de stationnement;

« voie d'accès » : un passage privé donnant accès à une aire de stationnement ou de chargement à partir d'une voie publique ou d'une rue;

« voie de circulation » : un passage privé donnant accès à une unité de stationnement ou de chargement à partir d'une voie d'accès, d'une voie publique ou d'une rue;

« voie publique » : un espace public réservé à la circulation des véhicules et des piétons et donnant accès aux terrains riverains, excluant une rue;

CONCERNANT LE STATIONNEMENT ET LES ESPACES DE CHARGEMENT, ON RETIEN QUE :

Les normes d'aménagement des cases et des voies d'accès respectent la réglementation actuelle. Cependant, il est proposé de retirer le ratio maximum de cases de stationnement pour respecter les besoins en opération sur le site.

Des cases pour vélo et des cases en autopartage composent également l'aire de stationnement.

ART. DISPOSITIONS COMMENTAIRES / PROPOSITIONS

À MODIFIER

534 **TAILLE DES UNITÉS DE CHARGEMENT**
Les dimensions minimales suivantes sont exigées pour les unités de petite dimension :
Largeur : 3m / Longueur : 10.5m / Hauteur libre : 4.3 m

538 **NOMBRE D'UNITÉS DE CHARGEMENT MINIMALEMENT EXIGÉES**
Des unités de chargements sont exigées lors de la construction d'un bâtiment de 500 m² et plus de famille industrielle et commerciale. Ce nombre varie en fonction de la taille du bâtiment.

541 **LOCALISATION DES AIRES DE CHARGEMENT SUR UN BÂTIMENT**
Les aires de chargement ne peuvent se trouver en cour avant d'un bâtiment, sauf pour certaines exceptions.

VOIE D'ACCÈS À UNE AIRE DE CHARGEMENT

L'accès à une aire de chargement doit être aménagé à plus de 18 m de l'intersection de 2 voies publiques. Cette distance est mesurée depuis la fin de la courbe de la chaussée ou du trottoir. Toutefois, lorsque la configuration du terrain empêche de respecter cette exigence, l'accès doit être situé de façon à limiter les conflits avec la circulation.

554 Les dimensions de la voie d'accès à l'aire de chargement :
— une largeur d'au moins 3.5 m et d'au plus 10 m;
— une hauteur libre minimale de 4,3 m.

NOMBRE DE CASES DE STATIONNEMENT REQUISES

Aux fins du calcul du nombre d'unités de stationnement pour tous les usages des zones O2/9, O3/95 et O6/21, le nombre minimal exigé est établi à 0 et le nombre maximal exigé est réduit de 50 %.

561 **NOMBRE DE CASES DE STATIONNEMENT REQUISES**
Le nombre maximal de cases exigées varie en fonction des usages. À ces exigences, il faut retrancher 50 %.

1 unité par 100 m² de superficie de plancher sont requises.

561

En attente d'information

À CONSERVER

Les quais potentiels seraient en cour latérale du site selon l'orientation des entrepôts proposés.

À CONSERVER

Selon les plans proposés, les aires de chargement seraient amplement distancées des voies publiques, soit à environ 220 m de Dickson et à environ 500 m de la rue Notre-Dame.

En attente d'informations

À CONSERVER

Le nombre minimal de cases de stationnement requis est de 0.

ART. DISPOSITIONS COMMENTAIRES / PROPOSITIONS

À MODIFIER

La superficie totale des dépendances est de 5 064 m². En fonction de la formule de l'article 561 on obtient un nombre total de cases requises de :

$(5\ 064\ m^2 / 100\ m^2) \cdot 50\ \% = 51$ cases.

Au moins 100 cases sont nécessaires aux activités de Ray-Mont Logistiques et sont proposées sur les plans actuels.

Dans ce contexte, il est donc proposé de retirer l'article et de ne pas imposer un maximum de cases de stationnement.

À CONSERVER

Le stationnement se trouve en cour latérale du site à l'arrière du lot.

À CONSERVER

Les cases de stationnement respectent les normes du paragraphe 2°, soit 2,5 m x 5,5 m

À CONSERVER

Une voie d'accès est proposée le long du site pour relier l'arrière de la rue Notre-Dame Est à celle de la rue Dickson.

Cette voie ne fait pas plus de 50 % de la superficie du terrain vu la grandeur du site et une seule voie est proposée.

574 **LOCALISATION DE L'AIRE DE STATIONNEMENT**
L'aire de stationnement ne peut se trouver en cour avant, sauf si toutes les autres cours sont impraticables.

DIMENSIONS D'UNE CASE DE STATIONNEMENT

1° au moins 2,5 m de largeur et 6,1 m de longueur lorsqu'elle est parallèle à une voie de circulation, à une rue ou à une voie publique;
2° au moins 2,5 m de largeur et 5,5 m de longueur dans tout autre cas.

VOIE D'ACCÈS À L'AIRE DE STATIONNEMENT

Une aire de stationnement doit être directement accessible par une voie publique, une rue, par une voie d'accès à partir d'une voie de circulation d'une largeur d'au moins 2,4 m et d'au plus 7,5 m conduisant à une voie publique ou à une rue.

Lorsqu'elle conduit à une voie publique, l'aménagement d'une voie d'accès doit respecter les conditions suivantes :
1° la largeur totale des voies d'accès ne doit pas excéder 50 % de la largeur du terrain;
2° une distance minimale de 7,5 m doit être respectée entre 2 voies d'accès.

3.1 | LE RÉGLEMENT D'URBANISME 01-275

3.1.4 LE CHARGEMENT ET LE STATIONNEMENT (SUITE)

ART.	DISPOSITIONS	COMMENTAIRES / PROPOSITIONS
599	<p>VOIE D'ACCÈS À L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>De plus, si la voie d'accès entre la voie publique et l'aire de stationnement n'est pas munie de trottoirs, la largeur est augmentée.</p> <p>Devant une voie d'accès utilisée pour la sortie des véhicules routiers, un dos d'âne et une enseigne obligeant l'arrêt d'un véhicule doivent être installés à l'intérieur de la voie d'accès, à 1,5 m de la bordure intérieure de la chaussée ou du trottoir.</p> <p>MATÉRIAU D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>La surface d'une nouvelle aire de stationnement extérieure visée par la présente section et d'une voie d'accès ou de l'agrandissement d'une telle aire doivent être recouvert de l'un ou plusieurs des matériaux suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 le béton gris; 2 les dalles et les pavés de béton de ton pâle; 3 le pavé alvéolé; 4 un matériau inerte, à l'exception du gravier, peint de couleur blanche ou claire ou dont l'indice de réflectance solaire (IRS) est d'au moins 29, attesté par les spécifications du fabricant ou par un avis d'un professionnel. <p>MATÉRIAU D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Une unité de stationnement doit être marquée au sol à l'aide de bandes peintes ou d'un revêtement de sol distinctif.</p>	<p>À CONSERVER</p> <p>Le matériel choisi pour le recouvrement de l'aire de stationnement respectera cette norme. Bien que le matériel final reste à être déterminé.</p> <p>À CONSERVER</p> <p>Les cases de stationnement seront délimitées de telles façons.</p> <p>À CONSERVER</p>
582	<p>DÉGAGEMENT AUTOUR DE L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Une aire de stationnement doit comporter un dégagement minimal de 1,5 m sur tout son périmètre, sauf devant une voie d'accès.</p>	<p>À CONSERVER</p> <p>Le déchargement doit être recouvert d'éléments végétaux tels que plantes couvre-sol, arbustes ou arbres.</p>
584	<p>DÉGAGEMENT AUTOUR DE L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Un passage piétonnier traversant une aire de stationnement doit être aménagé de l'intérieur du bâtiment au trottoir. Ce passage doit être délimité et dégagé en tout temps.</p>	<p>À CONSERVER</p> <p>Un passage piéton permet de relier le stationnement au garage adjacent.</p>
587	<p>DÉGAGEMENT AUTOUR DE L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Un dégagement doit être recouvert d'éléments végétaux tels que plantes couvre-sol, arbustes ou arbres.</p>	<p>À CONSERVER</p>
588	<p>PASSAGE PIÉTON DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Un passage piétonnier traversant une aire de stationnement doit être aménagé de l'intérieur du bâtiment au trottoir. Ce passage doit être délimité et dégagé en tout temps.</p>	<p>À CONSERVER</p>
601	<p>PASSAGE PIÉTON DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Un passage piéton permet de relier le stationnement au garage adjacent.</p>	<p>À CONSERVER</p>

ART.	DISPOSITIONS	COMMENTAIRES / PROPOSITIONS
602	<p>ECLAIRAGE DE L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Lorsqu'une aire de stationnement et une voie d'accès sont éclairées, le niveau d'éclairage doit être d'un minimum de 6 lux et d'un maximum de 15 lux mesuré à la limite de propriété. Le faisceau lumineux doit éclairer uniquement l'aire de stationnement et la voie d'accès.</p> <p>CASES POUR VÉLO</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo doit comprendre un support métallique, fixé au sol ou à un bâtiment, qui permet de maintenir le vélo en position normale sur 2 roues ou en position suspendue par une roue, ainsi que son verrouillage.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo stationné en position normale doit mesurer au moins 2 m de longueur et 0,4 m de largeur.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo stationné en position suspendue doit mesurer au moins 1,2 m de longueur, 2 m de hauteur et 0,4 m de largeur.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo peut être située à l'intérieur du bâtiment comprenant l'usage qu'elle dessert ou à l'extérieur sur le même terrain.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo est exigée lors de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment ou lors d'un changement d'usage d'un bâtiment. Dans le cas d'un agrandissement, seule la partie agrandie est considérée pour déterminer le nombre d'unités de stationnement pour vélo à fournir.</p>	<p>La photométrie du site reste à déterminer. Néanmoins, en situant le stationnement plus loin des résidences du quartier voisin, les nuisances lumineuses seront évitées.</p> <p>À CONSERVER</p> <p>Les matériaux et les dimensions des cases requises seront respectées au moment de leur installations.</p> <p>À CONSERVER</p> <p>Le nombre de cases requises se calcule comme suit : $5 + (5064 \text{ m}^2 / 200) = 31$ cases pour vélos requises et proposées</p>
609 à 615	<p>ECLAIRAGE DE L'AIRE DE STATIONNEMENT</p> <p>Lorsqu'une aire de stationnement et une voie d'accès sont éclairées, le niveau d'éclairage doit être d'un minimum de 6 lux et d'un maximum de 15 lux mesuré à la limite de propriété. Le faisceau lumineux doit éclairer uniquement l'aire de stationnement et la voie d'accès.</p> <p>CASES POUR VÉLO</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo doit comprendre un support métallique, fixé au sol ou à un bâtiment, qui permet de maintenir le vélo en position normale sur 2 roues ou en position suspendue par une roue, ainsi que son verrouillage.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo stationné en position normale doit mesurer au moins 2 m de longueur et 0,4 m de largeur.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo stationné en position suspendue doit mesurer au moins 1,2 m de longueur, 2 m de hauteur et 0,4 m de largeur.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo peut être située à l'intérieur du bâtiment comprenant l'usage qu'elle dessert ou à l'extérieur sur le même terrain.</p> <p>Une unité de stationnement pour vélo est exigée lors de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment ou lors d'un changement d'usage d'un bâtiment. Dans le cas d'un agrandissement, seule la partie agrandie est considérée pour déterminer le nombre d'unités de stationnement pour vélo à fournir.</p> <p>Pour un usage de la famille commerce et de la famille industrie, d'une superficie de plancher supérieure à 500 m², le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo est de 5, plus 1 unité pour chaque tranche de superficie de plancher de 200 m², jusqu'à concurrence de 100 unités.</p>	<p>La photométrie du site reste à déterminer. Néanmoins, en situant le stationnement plus loin des résidences du quartier voisin, les nuisances lumineuses seront évitées.</p> <p>À CONSERVER</p> <p>Les matériaux et les dimensions des cases requises seront respectées au moment de leur installations.</p> <p>À CONSERVER</p> <p>Le nombre de cases requises se calcule comme suit : $5 + (5064 \text{ m}^2 / 200) = 31$ cases pour vélos requises et proposées</p>

3.1 | LE RÈGLEMENT D'URBANISME 01-275

3.1.5 L'AFFICHAGE

L'affichage sur le site nécessitera des ajustements aux paramètres dans la réglementation d'urbanisme. Un total de 400 m² d'enseignes sont proposés pour l'ensemble du site.

Définition utile à la compréhension

Une enseigne est accessoire à un usage. Elle doit être installée sur le lieu de l'établissement ou de l'immeuble qu'elle dessert, soit pour y annoncer l'établissement ou l'immeuble ou pour y annoncer un produit ou un service qui est offert (art. 414).

Une enseigne publicitaire est une enseigne constituant un usage principal et qui peut être située ailleurs qu'au lieu de l'établissement, du produit, du service ou de l'immeuble annoncé (art. 415).

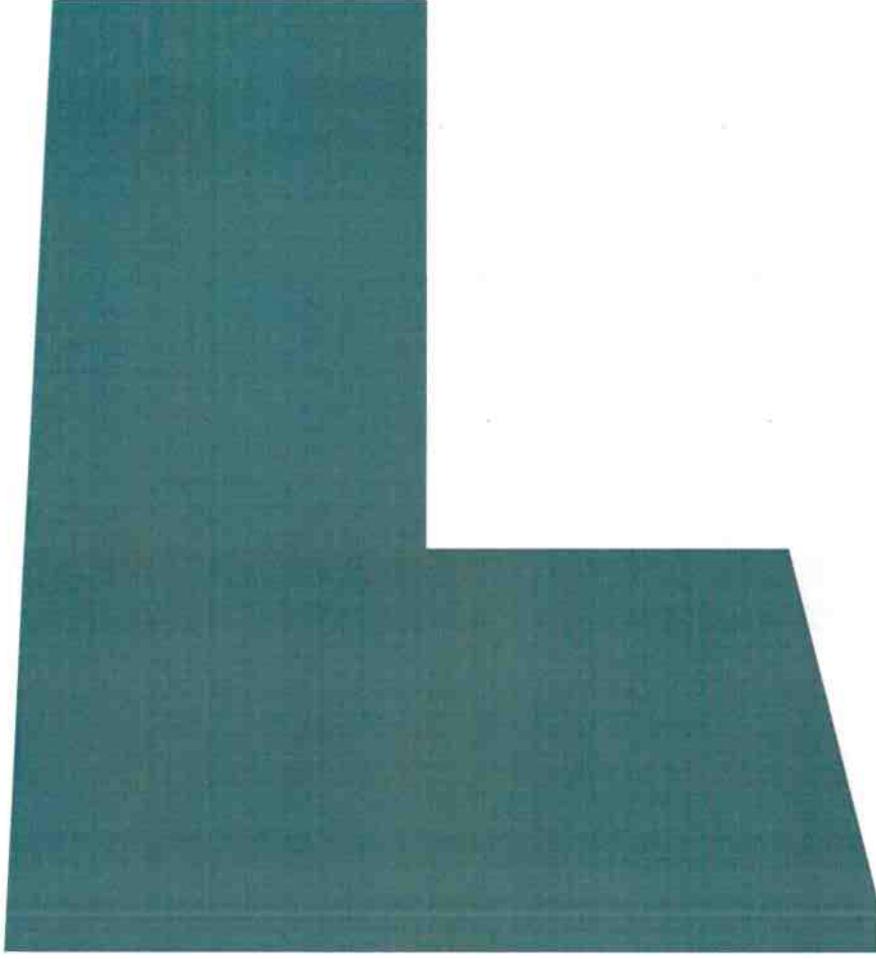
ART.		DISPOSITIONS		COMMENTAIRES / PROPOSITIONS	
437	LOCALISATION SUR LE SITE	Une enseigne est accessoire à un usage. Elle doit être installée sur le lieu de l'établissement ou de l'immeuble qu'elle dessert, soit pour y annoncer l'établissement ou l'immeuble ou pour y annoncer un produit ou un service qui est offert.	Les enseignes seront installées sur le site de la rue Notre-Dame	À CONSERVER	
421	ÉCLAIRAGE DE L'ENSEIGNE	L'éclairage d'une enseigne ou d'une enseigne publicitaire ne doit pas être éblouissant ou nuisible.		À CONSERVER	
437	CALCUL DE LA SUPERFICIE	Dans le cas où une enseigne est constituée de lettres ou de symboles détachés, la superficie de cette enseigne est celle d'un rectangle dans lequel s'inscrit l'ensemble de lettres ou symboles détachés.		À MODIFIER	Actuellement, la superficie de l'enseigne est calculée sur la surface du bâtiment principal ainsi que sur la superficie de l'usage dans le bâtiment. Pour le site de la rue Notre-Dame, dans le cas des activités de cour et gare de triage, aucun bâtiment n'est prévu.
442	FORMULE - SUPERFICIE	La superficie maximale d'une enseigne autorisée pour un établissement est déterminée par la formule suivante : $E = Q \times Lf$		À MODIFIER	Pour le site de la rue Notre-Dame, 2 enseignes par entrée sont nécessaires (multidirectionnelle) et auront une superficie de 50m ² chacune.
442	HAUTEUR DE L'ENSEIGNE	Dans cette formule, E correspond à la superficie maximale de l'enseigne autorisée, Q correspond au quota de superficie alloué au tableau de l'article 443 en fonction de la catégorie d'usage principale autorisée dans la zone, Lf correspond à la superficie maximale autorisée pour le lieu d'usage principal, L correspond à la superficie maximale autorisée pour le lieu d'usage principal, Lf correspond à la superficie maximale autorisée pour le lieu d'usage principal, L correspond à la superficie maximale autorisée pour le lieu d'usage principal.		À CONSERVER	
460	AFFICHAGE SUR LES SILOS À GRAINS	Dans une zone où est autorisée, comme catégorie d'usages principale, la catégorie C-5, C-6, C-7, E-1(1), E-7(2) ou E-7(3) ou une catégorie de la famille industrie.		À MODIFIER	Il est proposé de modifier cet article de sorte que les enseignes, sans qu'elles soient publicitaires, puisse se faire sur les silos à grains. Une enseigne de 200 m ² est proposée.

3.2 | CONCLUSIONS SOMMAIRES - ANALYSES NORMATIVES

SOMMAIRE DES ÉLÉMENTS À MODIFIER

ART.	DISPOSITION ACTUELLES	DISPOSITIONS PROPOSÉES	CONSIDÉRATIONS	ART.	DISPOSITION ACTUELLES	DISPOSITIONS PROPOSÉES	CONSIDÉRATIONS
Plan d'urb.							
21	COS minimal : 0.3	COS minimal : 0	Aucune construction ne doit dépasser les hauteurs en mètres et en étages maximales prescrites, ni dépasser la hauteur maximale autorisée par le règlement municipal. Une construction telle que une structure industrielle de manutention, un silo, un réservoir et des équipements industriels peuvent dépasser les hauteurs en mètres et en étages maximales prescrites.	384	Il est proposé de conserver l'article tel quel, mais d'y ajouter la notion de transbordement de contenueurs et de marchandisage ainsi que de dépendances dans le calcul de terrain construit.	En changeant la façon de calculer le nombre d'arbres requis, on exclut la superficie bâtonnée pour les activités cour et gare de triage, puisque ces dernières sont des surfaces de façon viable à la plantation d'arbres.	
342, par. 12	COS min. : 0.3 / max. : 3 TAUX D'IMPLANTATION min. : 30 % / max. : 70 %	COS min. : 0 / max. : 3 TAUX D'IMPLANTATION min. : 0 % / max. : 70 %	Dans un secteur où est autorisée, comme catégorie d'usages principale, la catégorie I.A, I.B, I.C, I.D, I.E ou E7, une construction telle une dépendance ou un silo de manutention, un silo et un réservoir peuvent dépasser les hauteurs en mètres et en étages maximales prescrites.	387,21	Le pourcentage de verdissement minimal d'un terrain doit être conforme au pourcentage prescrit dans le tableau suivant, lequel est fonction de la superficie totale du terrain et varie selon le type d'implantation de l'usage et des spécifications de l'annexe A.3	Nous proposons de retenir au final que les arbres requis sur le site ainsi qu'en lien avec les arbres verts dans le stationnement, donc de retenir celui sur le verdissement du site en fonction de son taux d'implantation.	
347, par. 3	Les normes énoncées au tableau suivant s'appliquent à tous les usages, sauf ceux de la catégorie E.1 :	Les jugements de la Cour supérieure et la Cour d'appel confirment que l'usage du site nécessite un COS minimal plus faible.	Le jugement de la Cour supérieure et la Cour d'appel ont reconnu que Raymond Logistique était en droit d'empiéter un maximum de 8 contenueurs en vertu d'un droit acquis suite au dépôt d'un permis municipal préalable à un changement réglementaire imposant un nombre maximal de contenueurs pouvant être empiétés et hauteur maximale.	442 et 432	a) le projet doit tendre à augmenter la superficie végétalisée du terrain; b) le projet doit tendre à augmenter l'indice de canopée sur le terrain; c) le projet doit tendre à augmenter la végétalisation du toit; d) le projet doit tendre à augmenter la végétalisation des murs du bâtiment.	Les efforts de végétalisation du site sont proposés, là où, les activités au sol le permettent, capillaires, à l'extérieur de la dalle qui sera verte.	Considérait que le site ne comprend pas de bâtiments sur lequel baser le calcul.
347, par. 3	Conteneur : Dans une zone où est autorisée la catégorie C.4B, C.7B, I.4B, I.5B ou un usage de la famille « Équipements collectifs et institutionnels »	Compte tenu des activités de manutention et d'entreposage de contenueurs et de marchandises réalisées sur le terrain, il est proposé que le nombre maximal de contenueurs pouvant être empiétés soit de 8 sur l'ensemble du terrain.	Conteneur : Dans une zone où est autorisée la catégorie C.4B, C.7B, I.4B, I.5B ou un usage de la famille « Équipements collectifs et institutionnels »	534	FORMULE - CALCUL DE SUPERFICIE MAXIMALE D'ENSEIGNE TAILLE DES UNITÉS DE CHARGEMENT Les dimensions minimales suivantes sont exigées pour les unités de petite dimension. Largeur : 3m / Longueur : 10.5m / Hauteur libre : 4.3 m NOMBRE D'UNITÉS DE CHARGEMENT MINIMALEMENT EXIGÉES Des unités de chargements sont exigées lors de la construction d'un bâtiment de 500 m ² et plus de famille industrielle et commerciale. Ce nombre varie en fonction de la taille du bâtiment.	De plus, les toits des bâtiments seront des toits verts.	La taille des unités ainsi que le nombre sont inconnus présentement. Toutefois, considérant la nature de l'usage, il serait opportun de laisser une certaine flexibilité afin de bien répondre aux besoins futurs.
347, par. 3	Les normes énoncées au tableau suivant s'appliquent dans une zone où est autorisée une catégorie de la famille Industrie :	Compte tenu des activités de manutention et d'entreposage de contenueurs et de marchandises réalisées sur le terrain reconnu par les tribunaux, il est proposé de retirer l'application de l'article 347.	Compte tenu des activités de manutention et d'entreposage de contenueurs et de marchandises réalisées sur le terrain reconnu par les tribunaux, il est proposé de retirer l'application de l'article 347.	561	Le nombre d'unités de stationnement doit être conforme aux exigences énumérées dans le tableau suivant : 1 unité par 100 m ² de superficie de plancher	Le nombre de cases maximales à aménager en fonction de la superficie de plancher des dépendances est trop faible pour les besoins d'un maximum de 100 cas. Le projet propose de retirer l'article. Le site ne serait ainsi pas dans l'obligation de construire un minimum ni un maximum de cases. Le projet propose d'ajouter 100 cas de stationnement, ce qui est supérieur à un Logiquas le minimum nécessaire au jour 1.	

SECTION 04
**ANALYSE DES DISPOSITIONS
DISCRÉTIONNAIRES PIIA**



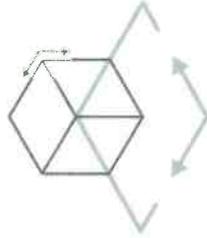
4.1 | IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET VOLUMÉTRIE

OBJECTIFS ACTUELS DU PIIA

Favoriser la création d'un cadre bâti fort et structurant le long des voies de circulation existantes et projetées;

Favoriser l'implantation et la conservation d'une typologie industrielle comportant des bâtiments de grandes dimensions;

Privilégier la construction des bâtiments en hauteur.



Le site de la rue Notre-Dame-Est n'est pas situé à proprement parler le long d'une voie de circulation. En effet, son entrée principale actuelle depuis la rue Notre-Dame Est est mince et en recul de la rue vu la bande végétale qui s'y trouve. À l'heure actuelle, une entrée pour les camions se trouve sur la rue Notre-Dame Est, mais vu le passage des camions et le dégagement nécessaire, les bâtiments ne pourraient être placés à cet endroit.

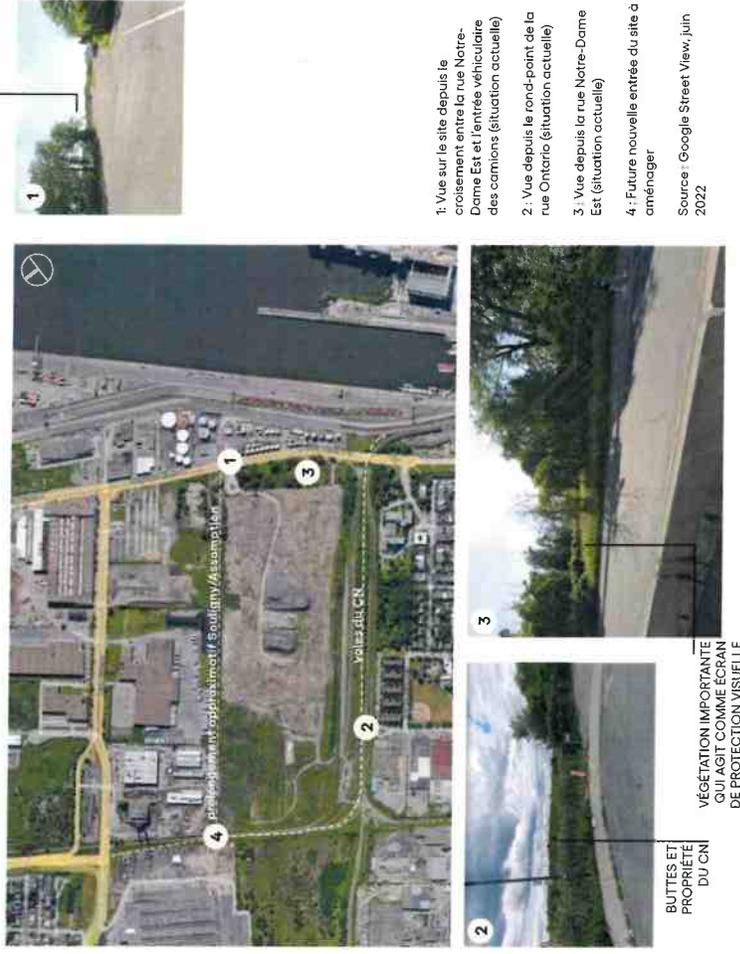
Le cadre bâti projeté, soit les entrepôts potentiels que l'on pourrait retrouver sur le site, sont localisés le long des voies ferrées que l'on retrouve dans la portion ouest du site.

En somme, un cadre bâti sur le site ne saurait encadrer réellement les voies de circulation adjacentes. De plus, considérant que les activités liées à l'entreposage et au transbordement de conteneurs et de marchandises ne nécessitent pas de bâtiments, il apparaît que l'implantation de bâtiments industriels de grandes dimensions n'est pas compatible avec les activités du site, tel que reconnu par la Cour supérieure et la Cour d'appel. Ainsi, les objectifs d'implantation et de hauteur sont inapplicables pour le présent projet.

Les modifications proposées visent notamment la construction de bâtiments accessoires qui permettront de réduire la perceptibilité des activités par le voisinage.

Bref, les objectifs ne sont pas applicables et devraient être retirés pour le site de Ray-Mont Logistiques, de même que les critères qui s'en suivent. Néanmoins les bâtiments proposés permettent d'atteindre en partie certains des éléments, c'est ce que nous démontrons au cours des prochaines pages.

Figure 14 : Détails sur les accès et les voies de circulation



4.1 | IMPLANTATION DES BÂTIMENTS ET VOLUMÉTRIE



Critère n°1

La largeur de la façade comportant l'entrée principale du bâtiment doit être maximisée par rapport à la largeur du terrain.

À MODIFIER

Nous considérons que ce critère est non applicable sur le site de Ray-Mont Logistiques considérant d'une part l'ampleur de la superficie du site et d'autre part l'usage principal qui s'y exerce (E-7) puisqu'il ne nécessite concrètement aucun bâtiment pour mener ses activités.

De plus, considérant la bande végétale séparant le site et la rue Notre-Dame Est, l'implantation d'un bâtiment de ce côté ne permettrait pas d'encadrer la rue, au détriment des plantations qui s'y trouvent. Enfin, du côté de Dickson et de Souigny, la présence d'un bâtiment ne saurait souligner l'entrée du site.



Critère n°2

L'implantation de la construction doit tenir compte des caractéristiques du cadre bâti en considérant les perspectives visuelles d'intérêt.

À MODIFIER

Le principal attrait visuel d'intérêt aux abords du site de Ray-Mont Logistiques est le stade olympique, tel qu'identifié au schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal.

Figure 15 : SAD - Identification du stade olympique comme point d'intérêt visuel



SAD de l'agglomération de Montréal



Critère n°3

L'entrée principale et la section où se trouvent les bureaux administratifs sont localisées dans la partie avant du bâtiment, le plus près possible de la voie publique.

À MODIFIER

Tel que mentionné précédemment, les voies publiques de circulation n'encadrent pas réellement le site de Ray-Mont. Dans cette nouvelle version du projet, vu les opérations du site et l'entrée prévue au prolongement de Souigny/Dickson, les bureaux, les entrepôts et le garage font partie des bâtiments situés à l'arrière du lot.

Puisque les bâtiments ne permettraient pas d'encadrer correctement la voie publique, ce critère ne peut être applicable à la propriété de Ray-Mont Logistiques.



Critère n°5

L'implantation au sol des bâtiments est limitée en privilégiant un traitement des gabarits et des hauteurs de forme compacte et optimale.

À MODIFIER

L'implantation au sol est limitée vu la non-nécessité d'implanter des bâtiments pour les activités de cour et gare de triage incluant celles liées à l'entreposage et au transbordement de conteneurs et de marchandises. Du côté des entrepôts, leur implantation se doit d'être linéaire le long des voies ferrées vu la nature de la circulation des trains de marchandises.



Critère n°4

Un nouveau lot doit être configuré de manière à respecter la forme et les dimensions des lots les plus représentatifs du secteur.

À MODIFIER

Aucun nouveau lotissement n'est proposé.



Critère n°6

L'implantation au sol des bâtiments est limitée afin de favoriser la préservation du verdissement et l'aménagement d'infrastructures vertes pour la gestion des eaux de pluie.

À MODIFIER

Les usages prévus sur leur site et leurs différents besoins limitent la proportion du terrain pouvant être verte. Cependant, un bassin de rétention est prévu aux abords de la rue Notre-Dame. De plus, les bandes linéaires autour du lot sont verdies et des arbres y seront plantés.

Figure 16 : Vue actuelle sur la tour du stade olympique



Google Street View, novembre 2020

4.2 | ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

OBJECTIFS ACTUELS DU PIA

Assurer la qualité architecturale des bâtiments ainsi que leur intégration au cadre bâti existant;

Harmoniser le traitement architectural des bâtiments sur le site visé;

Favoriser la mise en valeur de l'entrée principale par une volumétrie distinctive et par un traitement architectural approprié;

Intégrer les composantes fonctionnelles des bâtiments à leur architecture;

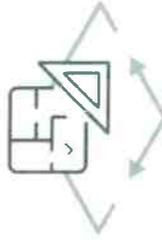
Tendre vers la conception de bâtiments écoénergétiques.

Le PIA applicable au site comporte également six objectifs qui concernent l'architecture des bâtiments. Considérant que les activités de cour et gare de triage incluant la maintenance, le transbordement et l'entreposage de conteneurs et de marchandises, ne nécessitent pas de bâtiments, les objectifs et les critères seront plutôt analysés en fonction du bâtiment proposé pour le bureau et le garage.

Du côté des entrepôts, comme ceux-ci sont projetés, nous proposons plutôt des précédents intéressants qui pourraient guider leur éventuelle réalisation en fonction du PIA.

Les bâtiments seront conceptualisés dans une phase ultérieure du projet par une équipe compétente en architecture, ce qui explique la présentation de palette d'inspiration architecturale plutôt que des planches et rendus du projet.

En bref, considérant les activités du site et le fait que les bâtiments qui le composeront seront des dépendances et non des bâtiments principaux, il est proposé de modifier le libellé de certains objectifs et critères pour refléter cette réalité.



4.2 | ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS



Critère n° 7

Les façades du bâtiment présentent un traitement architectural qui assure une modulation des plans verticaux et horizontaux.

Critère n° 8

Les façades trop linéaires et la succession de plans plats sont évitées, notamment par l'ajout de décrochés, de jeux d'avant-toits et de portiques.

À MODIFIER

Il apparaît moins évident d'appliquer ces deux critères dans le contexte du site de la rue Notre-Dame Est. En effet, les bâtiments du site ne sont que des dépendances à l'usage principal de cour et gare de triage et ne sont que visibles à partir du site. Il est donc proposé de les retirer.

Critère n° 9

L'assemblage de matériaux, les encadrements d'ouvertures ou autres ornements sur l'ensemble des façades, permettent de souligner le caractère architectural du bâtiment.

Critère n° 10

L'utilisation de matériaux de revêtement extérieur réfléchissant est limitée.

Critère n° 11

L'utilisation des matériaux nobles tels que la brique d'argile ou de béton, la pierre naturelle ou architecturale, le bloc de béton, le bloc de verre, le panneau de béton architectural est privilégié pour chacune des élévations d'un bâtiment visible de la voie publique.

Critère n° 12

Les couleurs des matériaux de revêtement extérieur et de la toiture s'harmonisent entre elles, pour l'ensemble des bâtiments et dépendances sur le site, et s'apparentent aux couleurs dominantes des bâtiments situés dans l'environnement immédiat. Les couleurs éclatantes sont à éviter.

Critère n° 13

Des techniques d'économie d'énergie sont appliquées et des matériaux de construction durables et faciles d'entretien sont utilisés.

À CONSERVER

Il est proposé de conserver ces cinq critères (9 à 13). Ils correspondent à la vision qu'a Ray-Mont Logistiques de la qualité des bâtiments qui se trouveront sur son site.



Critère n° 14

La fenestration et les accès aux bâtiments sont présents en nombre et dimension suffisants pour animer la façade comportant l'entrée principale.

Critère n° 15

L'entrée principale et la section où se trouvent les bureaux administratifs sont traitées de manière distinctive au moyen d'un assemblage sobre et approprié d'ouvertures, de matériaux, d'encadrements et d'ornementations.

À MODIFIER

Il est proposé de retirer ces deux articles puisque les bâtiments sur le site ne peuvent comprendre une entrée principale à proprement parler. Il est proposé de concentrer les efforts pour améliorer la qualité architecturale des bâtiments uniquement avec les critères 9 à 13.

Critère n° 16

Lors de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment, l'aménagement d'un toit végétalisé permettant la rétention des eaux pluviales est encouragé.

À CONSERVER

Des entrepôts potentiels sur le site permettraient de respecter ce critère concernant la végétalisation des toits et la rétention des eaux de pluie. Les détails techniques sur ce toit vert pourraient suivre dans une version ultérieure du projet. Il est proposé de végétaliser l'ensemble des bâtiments du site, même ceux ayant une superficie plus limitée (garage) puisque ce sont ces bâtiments qui devraient composer l'une des premières phases de développement du site.



Critère n° 17

Les façades commerciales exposées au domaine public sont marquées par une importante fenestration qui maximise l'éclairage naturel et favorise les interactions avec les usagers.

À MODIFIER

Le site ne comporte pas de façades commerciales; ni aucune façade exposée au domaine public.

4.2 | ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

PALLETTE D'INSPIRATION ARCHITECTURALE DES DÉPENDANCES VISIBLES UNIQUEMENT DEPUIS LE SITE PAR LES TRAVAILLEURS



© Andrew Latrelle
MODULATION DE
MATERIAUX



© Siming Wu
AMÉNAGEMENT PAYSAGER
ET SIGNALÉTIQUE
CHOIX DES COULEURS
ET DES MATERIAUX



© Integrated Studio

LES CHEMINS EMPRUN-
ÉS PAR LES PIÉTONS
GUIDENT VERS L'ENTRÉE
DU GARAGE DEPUIS LE
STATIONNEMENT

MATERIAUX VITRÉS A
CERTAINS ENDROITS
STRATÉGIQUES



© Integrated Studio



CERTAINES OUVERTURES
FENÊTRÉES VERS L'EX-
TÉRIEUR DU SITE ET SES
ACTIVITÉS PRINCIPALES



© Antoine Richez

DÉGAGEMENT DES
PERSPECTIVES VISUELLES

4.3 | AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET AMÉNAGEMENT DES TERRAINS

OBJECTIFS ACTUELS DU PIIA

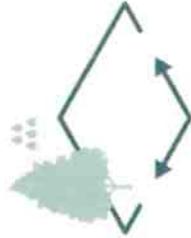
Minimiser l'impact visuel des aires de stationnement, des aires de chargement, des voies d'accès, des lieux d'entreposage extérieur et des dépôts de véhicules;

Contrener la formation d'îlots de chaleur causés par les surfaces minéralisées;

Augmenter le ratio d'arbres et la qualité des aménagements paysagers;

Favoriser l'aménagement de parcours piétonniers et cyclables sécuritaires et éclairés;

Améliorer la rétention des eaux de pluie.



Les propositions pour le site de la rue Notre-Dame Est touchent, pour le moment, surtout l'aménagement du site et son paysagement. Ces derniers ne sont en réalité possibles qu'aux abords des entrepôts envisagés, dans l'espace de stationnement ainsi qu'au pourtour du site. En effet, la principale partie du site est vouée à des activités de cour et gare de triage, lesquelles impliquent celles liées à l'entreposage et de transbordement de conteneurs et de marchandises.

Néanmoins, il ne faut pas minimiser l'impact des solutions qui sont proposées eu égard aux contraintes du site et ses usages. Une réelle volonté de bien faire guide Ray-Mont Logistiques dans les choix qui sont proposés en fonction des objectifs et critères de PIIA de la présente section.

Ces choix sont faits en fonction du PIIA et d'une mitigation maximale des nuisances possibles. En effet, l'aménagement du site diminue grandement sa visibilité depuis les quartiers adjacents de même que depuis la rue Notre-Dame Est. Des parcours piétons et cyclistes permettent de contourner le site et des efforts de verdissement sont maximisés à des endroits stratégiques.

Pour mieux s'adapter au site, son contexte et ses usages, il est proposé de retirer trois des objectifs considérés comme non applicables au projet de la rue Notre-Dame Est. Le retrait de ces trois objectifs permet aussi une cohérence avec les modifications nécessaires au règlement d'urbanisme.

- > Contrener la formation d'îlots de chaleur causés par les surfaces minéralisées;
- > Augmenter le ratio d'arbres et la qualité des aménagements paysagers;
- > Favoriser l'aménagement de parcours piétonniers et cyclables sécuritaires et éclairés;



4.3 | AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET AMÉNAGEMENT DES TERRAINS



Critère n° 18

La localisation de l'aire de chargement minimise son impact visuel depuis les espaces destinés à des fins de parc et de la voie publique.

À MODIFIER

Le site n'est pas visible depuis la voie publique ou des espaces de parcs. Il est proposé de retirer ce critère puisque non applicable au site.

Critère n° 19

Les aires de chargement et de stationnement sont localisées sur le terrain, de façon à minimiser leur visibilité à partir d'une voie de circulation. Elles sont dissimulées par des bâtiments ou par des écrans visuels constitués de plantations d'arbres, d'arbustes ou de talus.

Critère n° 20

Les aires d'entreposage extérieures ou les dépôts de véhicules doivent être entourés d'un écran visuel constitué de plantations d'arbres, d'arbustes ou de talus ou d'une clôture lorsque visibles d'un espace destiné à des fins de parc ou de la voie publique.

À CONSERVER

Par sa configuration actuelle, le site dispose d'éléments agissant d'ores et déjà comme écrans visuels. Le site est peu visible depuis la rue Notre-Dame Est vu la végétation et la rampe d'accès du port. Le projet propose de poursuivre cet écran végétal visuel au pourtour du site pour minimiser sa perceptibilité.



NOTES

Les vedettes, remises, bureaux et autres bâtiments seront faits en béton pour un meilleur rendu. On utilisera des couleurs sobres et sobres.

Les plantations de la zone végétalisée seront à faire par un spécialiste en arboriculture.

Le plan de site a été fourni par BIP Consult en date du 25/01/2023.

EMISSION
Plan d'aménagement



BC2

RAY-MONT Logistiques
Rue Notre-Dame Est, Montréal

Plan de site
Analyse de site

7 septembre 2023
PRELIMINAIRE

Version 06
PROJET 52612201

--- LIMITE DE PROPRIÉTÉ

- 1 Aire de chargement
- 2 Aire de stationnement
- 3 Bande végétale longeant le prolongement de l'axe Souigny-/Assomption
- 4 Espace vert tampon entre le site et le quartier Viauville
- 5 Bande végétale importante le long de la rue Notre-Dame

4.3 | AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET AMÉNAGEMENT DES TERRAINS

Critère n° 21

Les aires de stationnement de grande dimension sont aménagées d'îlots de verdure favorisant la plantation d'arbres et la biorétention des eaux pluviales.

Critère n° 22

Les aires de stationnement et de chargement de grande dimension sont aménagées d'un matériau de recouvrement dont l'indice de réflectance solaire (IRS) est élevé.

À CONSERVER

Les possibilités de verdissement du site sont maximisées autour du garage et du stationnement ainsi qu'à l'avant du lot le long de la rue Notre-Dame Est. Des efforts de verdissement y sont prévus, favorisant ainsi à la fois sa dissimulation depuis la voie publique et la rétention des eaux de pluie. Des bandes paysagères sont également proposées au pourtour des bâtiments et de l'espace de stationnement. Le matériel de recouvrement sera choisi en fonction de son IRS.



--- --- ---
LIMITE DE PROPRIÉTÉ

4.3 | AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET AMÉNAGEMENT DES TERRAINS



Critère n° 23

Les aménagements paysagers mettent en valeur le bâtiment et les caractéristiques particulières du terrain.

Critère n° 24

Les aménagements paysagers proposés sont cohérents et harmonieux avec ceux des territoires voisins.

Critère n° 25

Les espaces libres autour d'un bâtiment doivent faire l'objet d'un aménagement paysager dense, durable et de qualité.

A CONSERVER

Les possibilités de verdissement sont uniquement possibles autour du garage, du côté du stationnement. En effet, ailleurs sur le site des équipements de machinerie circulent et rendent impossible la plantation autour des bâtiments.

Critère n° 26

Les entrées des bâtiments localisées sur la façade comportant l'entrée principale sont soulignées par des aménagements paysagers distinctifs.

Critère n° 27

Les aménagements améliorent l'aspect sécuritaire et visuel des parcours piétonniers notamment par l'utilisation de bacs de plantation ou murets, de décrochés dans le bâtiment, d'ouvertures et d'aménagements paysagers.

A MODIFIER

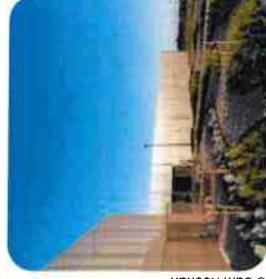
Comme on ne retrouve pas de bâtiment principal sur le site, la conception architecturale des bâtiments ne peut concrètement délimiter une entrée principale théorique. Néanmoins, l'aménagement paysager est soigné pour l'entrée des travailleurs sur le site aux abords du stationnement et du garage. Les images d'inspiration présentées ci-contre permettent d'imaginer des aménagements qui guident les travailleurs depuis le stationnement.

Ces aménagements permettent également un transit sécuritaire entre le stationnement et le garage.



© Michael Manchakowski

PALETTE D'INSPIRATION ARCHITECTURALE POUR L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER



© Sam Noonan

DISTINCTION PAR DES PASSAGES



4.3 | AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET AMÉNAGEMENT DES TERRAINS



Critère n° 28

L'éclairage favorise la sécurité et la mise en valeur du bâtiment et de ses aménagements, tout en prenant soin de ne pas incommoder les terrains avoisinants.

Critère n° 29

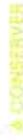
Les talus sont ensemençés, plantés d'arbustes et d'arbres et modulés afin de créer une variété visuelle et d'éviter la monotonie.

Critère n° 30

L'utilisation d'espèces végétales et arboricoles indigènes, d'essences diversifiées et adaptées au milieu urbain est favorisée.

Critère n° 31

L'aménagement des terrains favorise un drainage des eaux de pluie vers les surfaces végétalisées. Des infrastructures vertes drainantes aménagées en contrebas des surfaces perméables sont favorisées pour les espaces paysagers. Les puisards sont localisés dans les surfaces végétalisées.



Bien que les aménagements paysagers précis restent à déterminer ultérieurement, il est proposé de conserver ces critères pour guider les choix à faire.

Critère n° 31

La conservation des arbres existants est préconisée.

Critère n° 32

Lorsqu'une construction implique l'abattage d'arbre ou le remblai d'un milieu humide ou naturel, le projet propose une compensation de la valeur perdue à même le site.



À CONSERVER
La conservation des arbres présents sur le site actuellement a été intégrée dans la conception du projet, en plus des plantations additionnelles prévues dans les marges du site. De plus, mentionnons l'importante réduction de GES qu'entraînera l'aboutissement du projet du site de la rue Notre-Dame Est. Enfin, il est à noter qu'aucun milieu humide ne sera remblayé.

Critère n° 32

Les espaces extérieurs comprennent une proportion importante de surface perméable, végétalisée ou abritée par la canopée.



À MODIFIER
La majorité du site étant consacrée aux activités de cour et de gare de triage ce qui implique l'entreposage et le transbordement de conteneurs et de marchandises, une part importante ne peut être attribuée au verdissement du sol et à la canopée. Cependant, les espaces pouvant être végétalisés le sont au mieux. Il est donc proposé de modifier ce critère pour y inclure que les activités de cour et gare de triage extérieur doivent être exclues de cette considération.

4.4 | CONSTRUCTION ET AMÉNAGEMENT DES TERRAINS À PROXIMITÉ DES USAGES SENSIBLES

OBJECTIFS ACTUELS DU PIIA

Assurer une intégration harmonieuse des usages projetés au milieu d'insertion;

Restreindre les impacts et les nuisances environnementales telles que le bruit, la vibration, l'éclairage ainsi que les émissions de poussière et d'odeur par des mesures de mitigation favorisant une approche écologique et dans une optique de développement durable;

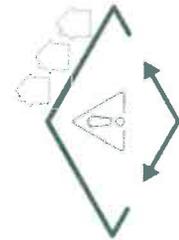
Aménager les terrains et assurer une conception paysagère qui permet d'atténuer les nuisances sonores et visuelles pour le milieu d'insertion.



Vu la proximité de résidences dans le quartier de Viauville, Ray-Mont Logistiques souhaite bonifier les mesures de mitigation possibles sur le site afin de restreindre la perceptibilité de ses activités. Au fil des ans, Ray-Mont Logistiques a proposé de nombreux concepts de mitigation afin de favoriser l'acceptabilité de son projet.

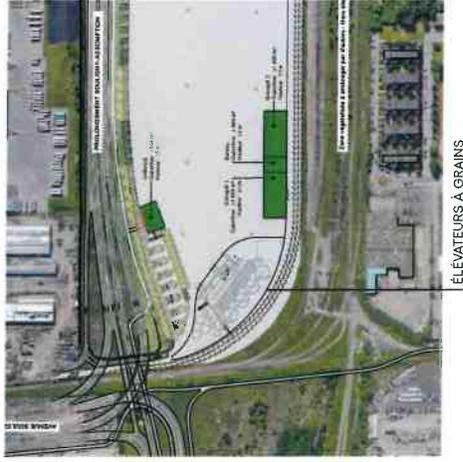
Néanmoins, il est proposé de retirer complètement ces objectifs et ces critères du PIIA vu les jugements rendus par la Cour supérieure et la Cour d'appel. En effet, les tribunaux précisent qu'il est impossible d'opérer un tel usage sans causer un minimum de nuisances. Il apparaît cependant important de démontrer l'ensemble des mesures mises en place pour mitiger celles-ci.

D'abord, la présence du talus et du mur-écran agissent comme mesure d'atténuation importante, notamment en réduisant les nuisances visuelles. Tel que démontré à la page suivante, les opérations sur le site ne seraient pas visibles depuis le quartier résidentiel à proximité.



La localisation de l'élevateur à grains est l'un des premiers choix dans l'aménagement du site fixé dans l'optique de réduire de potentielles nuisances. En effet, son positionnement à l'extrémité du site permet de limiter la distance des marchandises à parcourir sur les rails de Ray-Mont Logistiques vers les silos. Ainsi, les bruits associés aux wagons et aux équipements sont éloignés au maximum du quartier Viauville. De la même façon, l'achèvement de la rampe d'accès du port de Montréal permettra de réduire la circulation sur la rue Notre-Dame Est de manière significative. Rappelons également que les études acoustiques démontrent que les aménagements et l'implantation prévues par Ray-Mont Logistiques engendrons une diminution du bruit ambiant perçu dans les quartiers voisins.

Figure 17 : Localisation des élévateurs à grains



Source : BC2, 2023

Critère n° 33

Les équipements mécaniques sur les toits sont accompagnés d'aménagement favorisant la réduction des nuisances sonores.

Critère n° 34

Les mesures d'atténuation forment un écran visuel et sonore tout en étant sécuritaires et destinées à isoler efficacement un usage contraignant d'un autre usage.

Critère n° 35

L'installation d'un écran antibruit doit être conçue de manière à éviter la réverbération pour les usages sensibles à proximité. Des plantations continues d'éléments végétaux sont favorisées de part et d'autre de l'écran.

Critère n° 36

Les mesures d'atténuation préconisées se démarquent par leur durabilité et leur entretien minimal.

Critère n° 37

Les aires de chargement et de stationnement sont éclairées par des luminaires favorisant la réduction de l'intensité du flux lumineux émis vers le ciel.

Critère n° 38

Les mesures de mitigation préconisées sont suffisamment performantes pour atténuer les bruits d'impacts sonores tels que le bruit des cloches, sifflets, crissement de roues, jumelage de wagons et les sirènes de recul.

Critère n° 39

L'implantation des bâtiments et l'aménagement des voies d'accès, des aires de chargement, des aires d'entreposage extérieur et des voies de circulation, par leur localisation optimale, favorisent la réduction des nuisances liées au bruit, à la vibration et à la poussière.

Critère n° 40

L'implantation des bâtiments et l'aménagement des terrains tirent profit de la topographie et de la végétation existante de manière à atténuer les nuisances.

4.4 | CONSTRUCTION ET AMÉNAGEMENT DES TERRAINS À PROXIMITÉ DES USAGES SENSIBLES

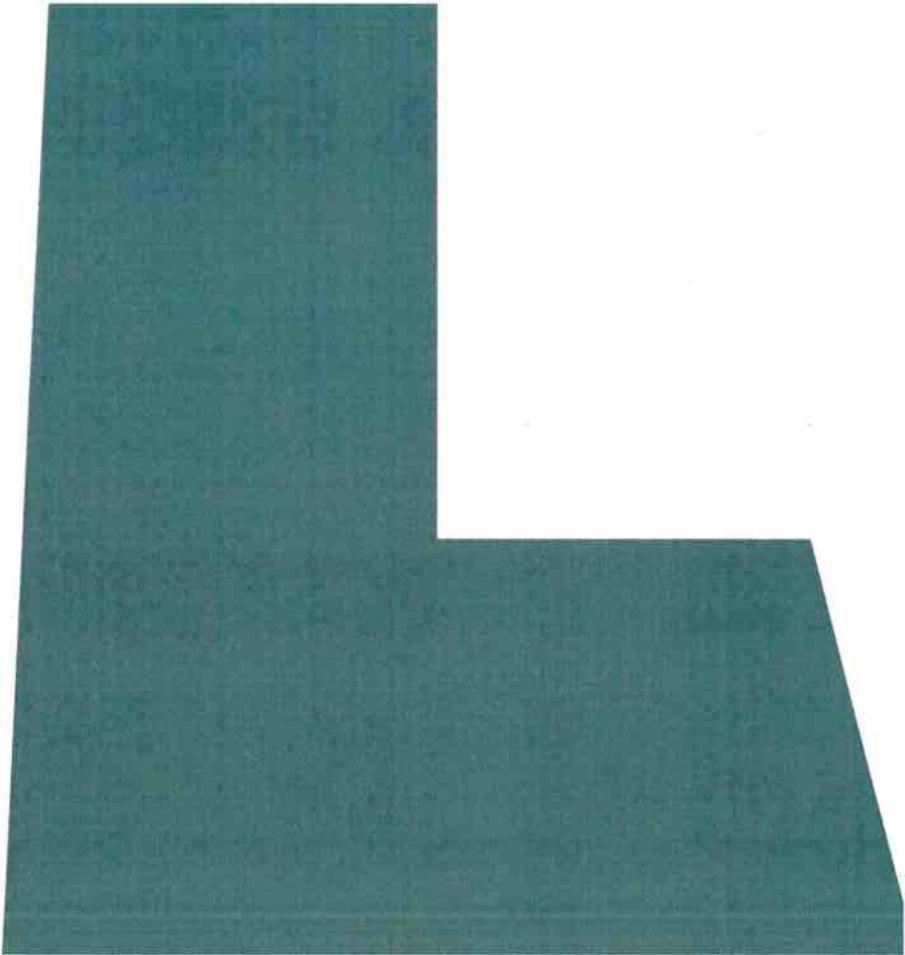


4.5 | CONCLUSIONS SOMMAIRES - ANALYSES DISCRÉTIONNAIRES



SOMMAIRE DES ÉLÉMENTS À MODIFIER

ART.	DISPOSITION ACTUELLE	DISPOSITIONS PROPOSÉES	CONSIDÉRATIONS	ART.	DISPOSITION ACTUELLE	DISPOSITIONS PROPOSÉES	CONSIDÉRATIONS
Section I par 1 et 2	1- Objectifs et critères applicables à l'implantation des bâtiments et à la volumétrie (→)	La section I ou compler soit les paragraphes 1 et 2 de la section I concernés, l'implantation des bâtiments et la volumétrie.	Considérant que le lot n'est pas bordé d'une voie publique. Considérant qu'à l'échelle du piéton, les activités et les bâtiments du site ne sont pas visibles.	Section III par 2 a)	a) la localisation de l'aire de stationnement minimise son impact visuel depuis les espaces destinés à des fins de parc et de la voie publique;	A retirer	Non applicable au site.
Section II par 1, a)	assurer la qualité architecturale des bâtiments, ainsi que leur intégration au cadre bâti existant;	assurer la qualité architecturale des bâtiments	Le site ne comporte pas de bâtiment existant, il est donc proposé de reformuler le critère pour le rendre applicable au site.	Section III par 2 h)	h) les entrées des bâtiments localisées sur la façade principale sont soulignées par des aménagements paysagers distinctifs;	A retirer	Bien que l'entreprise souhaite avoir des aménagements paysagers de qualité, la réalisation de ces aménagements est limitée par rapport aux particularités du site principal et ne comprendrait pas de bâtiment principal avec une entrée à distinguer par des aménagements paysagers.
Section II par 1, c)	favoriser la mise en valeur de l'entrée principale par une volumétrie distinctive et par un traitement architectural approprié;	A retirer	Comme le site n'est pas situé le long d'une voie publique, que les bâtiments sont des dépendances et qu'ils ne seront pas visibles à l'extérieur du site, il est proposé de retirer ce critère.	Section III par 2 j)	j) les aménagements améliorent l'aspect sécuritaire et visuel des parcours piétonniers notamment par l'utilisation de bacs de plantation, de murets, de abrisoches dans le bâtiment, d'ouvertures et d'aménagements paysagers;	A modifier	En ne considérant pas la dalle bétonnée et l'implantation des stationnements. L'ensemble de l'expérience résultante du site est vertigineuse et les aménagements paysagers intéressants.
Section II par 2, a) et b)	les façades trop linéaires et la succession de plans plats sont évitées, notamment par l'ajout de décrochés, de jeux d'avant-toits et de portiques;	A retirer	Voir justification précédente	Section I par 2 j)	l) les espaces extérieurs comprennent une proportion importante de surfaces armées, végétalisées ou abritées par la canopée;	Il est proposé d'indiquer précisément que l'espace bétonné utilisé pour l'usage principal du site ne doit pas être considéré dans ce critère.	
Section II par 2, f) et g)	la fenestration et les accès aux bâtiments sont conçus de manière à assurer une dimension suffisante pour animer la façade comportant l'entrée principale;	A retirer	Considérant que les bâtiments ne comportent pas d'entrée principale méritant une distinction et considérant que les bâtiments du site sont uniquement des dépendances qui ne sont pas destinés à être vus, il est proposé de retirer ces deux critères et de concentrer les efforts pour relever la qualité architecturale des dépendances par les autres critères à conserver du PIIA.	Section I par 2 j)	Objectifs et critères applicables à la construction et à l'aménagement des terrains moins de 300 m d'une zone ou est autorisé un usage sensible	A retirer	
Section II par 2, k)	les façades commerciales exposées au domaine public sont marquées par une importante fenestration qui maximise l'interaction naturelle et favorise les interactions avec les usagers.	A retirer	Cet article est non applicable au site puisqu'il ne comporte pas de façades commerciales ni de façades faisant face au domaine public.				
Section III par 1 b), c) et d)	contrier la formation d'îlots de chaleur croisés par les surfaces minéralisées; augmenter le ratio d'arbres et la qualité des aménagements paysagers; favoriser l'aménagement de parcours piétonniers et cyclables sécuritaires et éclairés;	A retirer	Nous considérons que chaque critère non applicable à l'évaluation de l'impact doit avoir une cohérence avec les modifications nécessaires au règlement d'urbanisme, il apparaît nécessaire de les retirer. De plus, il n'est pas souhaitable d'aménager des zones piétonnières pour les piétons et les cyclistes vu la machine à vapeur. Un accès cyclable pourrait néanmoins être prévu depuis la future piste cyclable de la Ville et le stationnement de Ray-Mont.				



ANNEXES

ANNEXE A - PROPOSITIONS BC2



NOTES
 Les couleurs, symboles, abréviations et codes utilisés dans le document sont destinés à servir de référence pour un usage interne. Ce plan est un document préliminaire.
 Une validation sur une analyse de conformité réglementaire est à faire pour cette proposition. Des ajustements peuvent être requis.
 Le plan de base a été fourni par l'ÉP Conatils en date du 3 août 2023.

ÉMISSION
 Plan d'aménagement

7 septembre 2023
 PRÉLIMINAIRE

Version 06
 PROJET 52612201

Plan de site
 Analyse de site

RAY-MONT Logistiques
 Rue Notre-Dame Est, Montréal

PROJET DE LA RUE NOTRE-DAME EST | 52612201

RAY-MONT LOGISTIQUES | BC2

ANNEXE A - PROPOSITIONS BC2



NOTES
 Les coordonnées, les vitesses, les volumes et utilités publiques devront être vérifiés par un ingénieur-géomètre. Ce plan est une version préliminaire.
 Une vérification ou une analyse de conformité réglementaire est à faire pour cette proposition. Des ajustements pourraient être requis.
 Le plan de base a été fourni par BPP Conseils en date du 3 août 2024.

ÉMISSION
 Plan d'aménagement

LIEN: aucune

ANNEXE A - PROPOSITIONS BC2



STATISTIQUES

Superficie du terrain:	± 179 488 m ²	± 1 191 156 pi ²
Implantation au sol:	± 5 064,0 m ²	± 54 508 pi ²
Taux d'implantation:		2,8%
CCS		0,0282
Cotes:		
Espace vert au sol:	± 4 384,8 m ²	3,5%
Toit vert:	± 4 500,0 m ²	2,5%
Aire de stationnement:		
Espace vert dans l'aire de stationnement:	± 3 322,7 m ²	7,5%
Autres proposés:		
Espace pour vélos:		154
		31

NOTES

Les données statistiques, les volumes et autres données sont des vérifications préliminaires et ne doivent pas être utilisées pour la construction définitive. Ces données sont susceptibles de varier en fonction de la finalité de la proposition. Des ajustements pourraient être requis.

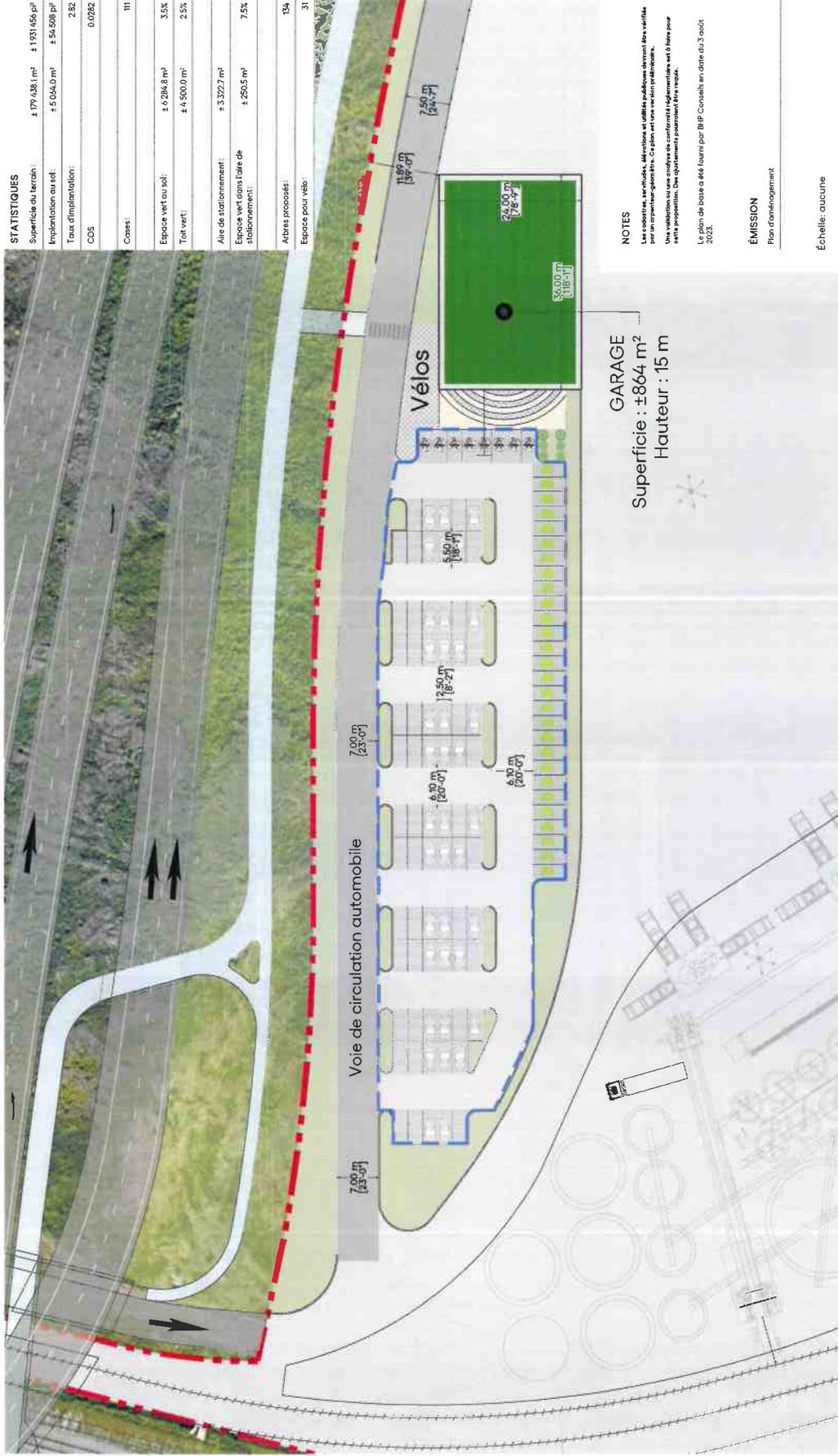
Le plan de base a été fourni par BHP Conseils en date du 3 août 2022.

ÉMISSION

Plan d'aménagement



ANNEXE A - PROPOSITIONS BC2



STATISTIQUES

Superficie du terrain:	± 1 779 438,1 m ²	± 1 931 456,6 pi ²
Implantation au sol:	± 5 054,0 m ²	± 54 598 pi ²
Taux d'implantation:	2,82	
CCS	0,0782	
Cotes:		
III		
Espace vert au sol:	± 6 284,8 m ²	3,5%
Toit vert:	± 4 500,0 m ²	2,5%
Aire de stationnement:		
Espace vert dans l'aire de stationnement:	± 3 327,7 m ²	
Espace vert dans l'aire de stationnement:	± 280,5 m ²	7,5%
Autres données:		
Espace pour vélos:	154	
Espace pour vélos:	31	

NOTES

Les cotations, les vitesses, les directions et utilités publiques doivent être vérifiées par un arpenteur-géomètre. Ce plan est une version préliminaire. Une validation ou une analyse de conformité réglementaire, est à faire pour toute proposition. Des ajourneurs pourront être requis.

Le plan de base a été fourni par BIP/Consulté en date du 3 août 2023.

ÉMISSION

Plan d'aménagement.

Échelle: aucune

ANNEXE B - RÈGLEMENT 01-275 PIIA ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE

SECTION VI SECTEUR ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE

(01-275-112, a. 1, 01-275-132, a. 17.)

120.12.1. Malgré l'article 561, aux fins du calcul du nombre d'unités de stationnement pour tous les usages des zones 0249, 0385 et 0671, le nombre minimal exigé est établi à 0 et le nombre maximal exigé est réduit de 50 %.

(RCA21-27001, a. 9.1.)

120.13. La présente section s'applique au secteur soumis à un plan d'implantation et d'intégration architecturale nommé Secteur Écoparc industriel de la Grande Prairie, tel qu'identifié par le chiffre 8 sur le plan de l'annexe A.2 intitulé « Secteurs et immeubles d'intérêt ».

L'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale est requise pour l'une ou l'autre des interventions suivantes :

- 1° la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment ou d'une dépendance d'une superficie d'implantation au sol supérieure à 15 m²;
- 2° l'ajout ou la modification d'ouvertures sur une façade ou sur un mur visible d'un espace dédolé à des fins de parc ou de la voie publique;
- 3° l'installation ou le remplacement d'un matériau de revêtement extérieur d'un bâtiment ou d'une dépendance d'une superficie d'implantation au sol supérieure à 15 m² sur une façade ou sur un mur visible d'un espace dédolé à des fins de parc ou de la voie publique;
- 4° la modification de la forme de la toiture d'un bâtiment ou d'une dépendance d'une superficie d'implantation au sol supérieure à 15 m² dont les changements sont visibles d'un espace destiné à des fins de parc ou de la voie publique;
- 5° l'aménagement ou la modification d'une aire de stationnement, d'une aire de chargement, d'une voie d'accès, d'un lieu d'entreposage extérieur ou d'un dépôt de véhicules;
- 6° un projet de lotissement.

(01-275-112, a. 1, RCA19-27004, a. 70, 01-275-132, a. 18, RCA21-27001, a. 10.)

page - 69
maj | 12-2022

120.14. En plus des critères énoncés à l'article 669 du Titre VIII, les projets visés par l'article 120.13 doivent respecter les objectifs et critères suivants :

I- Objectifs et critères applicables à l'implantation des bâtiments et à la volumétrie

1° les objectifs applicables à l'implantation et à la volumétrie des bâtiments sont les suivants :

- a) favoriser la création d'un cadre bâti fort et structurant le long des voies de circulation existantes et projetées;
- b) favoriser l'implantation et la conservation d'une typologie industrielle comportant des bâtiments de grandes dimensions;
- c) privilégier la construction des bâtiments en hauteur.

2° les critères applicables à l'implantation et à la volumétrie des bâtiments sont les suivants :

- a) la largeur de la façade comportant l'entrée principale du bâtiment doit être maximisée par rapport à la largeur du terrain;
- b) l'implantation de la construction doit tenir compte des caractéristiques du cadre bâti en considérant les perspectives visuelles d'intérêt;
- c) l'entrée principale et la section où se trouvent les bureaux administratifs sont localisées dans la partie avant du bâtiment, le plus près possible de la voie publique;
- d) un nouveau lot doit être configuré de manière à respecter la forme et les dimensions des lots les plus représentatifs du secteur;
- e) l'implantation au sol des bâtiments est limitée en privilégiant un traitement des gabarits et des hauteurs de forme compacte et optimale;
- f) l'implantation au sol des bâtiments est limitée afin de favoriser la préservation du verdissement et l'aménagement d'infrastructures vertes pour la gestion des eaux de pluie.

II- Objectifs et critères applicables à l'architecture des bâtiments

1° les objectifs applicables à l'architecture des bâtiments sont les suivants :

- a) assurer la qualité architecturale des bâtiments ainsi que leur intégration au cadre bâti existant;
- b) harmoniser le traitement architectural des bâtiments sur le site visé;

page - 69
maj | 12-2022

ANNEXE B - RÈGLEMENT 01-275 PIIA ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE

- c) favoriser la mise en valeur de l'entrée principale par une volumétrie distinctive et par un traitement architectural approprié;
- d) intégrer les composantes fonctionnelles des bâtiments à leur architecture;
- e) tendre vers la conception de bâtiments éco-énergétiques.
- 2° les critères applicables à l'architecture des bâtiments sont les suivants :
- a) les façades du bâtiment présentent un traitement architectural qui assure une modulation des plans verticaux et horizontaux;
- b) les façades trop linéaires et la succession de plans plats sont évitées, notamment par l'ajout de décrochés, de jeux d'avant-toits et de portiques;
- c) l'assemblage de matériaux, les encadrements d'ouvertures ou autres ornements sur l'ensemble des façades, permettent de souligner le caractère architectural du bâtiment;
- d) l'utilisation de matériaux de revêtement extérieur réfléchissant est limitée;
- e) l'utilisation des matériaux nobles tels que la brique, d'argile ou de béton, la pierre naturelle ou architecturale, le bloc de béton, le bloc de verre, le panneau de béton architectural est privilégiée pour chacune des élévations d'un bâtiment visible de la voie publique;
- f) la fenestration et les accès aux bâtiments sont présents en nombre et dimension suffisants pour animer la façade comportant l'entrée principale;
- g) l'entrée principale et la section où se trouvent les bureaux administratifs sont traitées de manière distinctive au moyen d'un assemblage sobre et approprié d'ouvertures, de matériaux, d'encadrements et d'ornements;
- h) les couleurs des matériaux de revêtement extérieur et de la toiture s'harmonisent entre elles, pour l'ensemble des bâtiments et dépendances sur le site, et s'apparentent aux couleurs dominantes des bâtiments situés dans l'environnement immédiat. Les couleurs éclatantes sont à éviter;
- i) lors de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment, l'aménagement d'un toit végétalisé permettant la rétention des eaux pluviales est encouragé;
- j) des techniques d'économie d'énergie sont appliquées et des matériaux de construction durables et faciles d'entretien sont utilisés;
- k) les façades commerciales exposées au domaine public sont marquées par une importante fenestration qui maximise l'éclairage naturel et favorise les interactions avec les usagers.

page - 70
maj 12-2022

III- Objectifs et critères applicables à l'aménagement paysager et à l'aménagement des terrains

- 1° les objectifs applicables à l'aménagement paysager et à l'aménagement des terrains sont les suivants :
- a) minimiser l'impact visuel des aires de stationnement, des aires de chargement, des voies d'accès, des lieux d'entreposage extérieur et des dépôts de véhicules;
- b) contrer la formation d'îlots de chaleur causés par les surfaces minéralisées;
- c) augmenter le ratio d'arbres et la qualité des aménagements paysagers;
- d) favoriser l'aménagement de parcours piétonniers et cyclables sécuritaires et éclairés;
- e) améliorer la rétention des eaux de pluie.
- 2° les critères applicables à l'aménagement paysager et à l'aménagement des terrains sont les suivants :
- a) la localisation de l'aire de chargement minimise son impact visuel depuis les espaces destinés à des fins de parc et de la voie publique;
- b) les aires de chargement et de stationnement sont localisées sur le terrain, de façon à minimiser leur visibilité à partir d'une voie de circulation. Elles sont dissimulées par des bâtiments ou par des écrans visuels constitués de plantations d'arbres, d'arbustes ou de talus;
- c) les aires d'entreposage extérieures ou les dépôts de véhicules doivent être entourées d'un écran visuel constitué de plantations d'arbres, d'arbustes ou de talus ou d'une clôture lorsque visibles d'un espace destiné à des fins de parc ou de la voie publique;
- d) les aires de stationnement de grande dimension sont aménagées d'îlots de verdure favorisant la plantation d'arbres et la biorétention des eaux pluviales;
- e) les aires de stationnement et de chargement de grande dimension sont aménagées d'un matériau de recouvrement dont l'indice de réflectance solaire (IRS) est élevé;
- f) les aménagements paysagers mettent en valeur le bâtiment et les caractéristiques particulières du terrain;
- g) les aménagements paysagers proposés sont cohérents et harmonieux avec ceux des territoires voisins;
- h) les entrées des bâtiments localisées sur la façade comportant l'entrée principale sont soulignées par des aménagements paysagers distinctifs;

page - 71
maj 12-2022

ANNEXE B - RÈGLEMENT 01-275 PIIA ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE

i) les aménagements améliorent l'aspect sécuritaire et visuel des parcours piétonniers notamment par l'utilisation de bacs de plantation ou murets, de décrochés dans le bâtiment, d'ouvertures et d'aménagements paysagers;

j) l'éclairage favorise la sécurité et la mise en valeur du bâtiment et de ses aménagements, tout en prenant soin de ne pas incommoder les terrains avoisinants;

k) les talus sont ensemençés, plantés d'arbustes et d'arbres et modulés afin de créer une variété visuelle et d'éviter la monotonie.

l) les espaces extérieurs comprennent une proportion importante de surface perméable, végétalisée ou abritée par la canopée;

m) l'aménagement des terrains favorise un drainage des eaux de pluie vers les surfaces végétalisées. Des infrastructures vertes drainantes aménagées en contrebas des surfaces perméables sont favorisées pour les espaces paysagers. Les puisards sont localisés dans les surfaces végétalisées;

n) la conservation des arbres existants est préconisée;

o) lorsqu'une construction implique l'abattage d'arbre ou le remblai d'un milieu humide ou naturel, le projet propose une compensation de la valeur perdue à même le site;

p) les espaces libres autour d'un bâtiment doivent faire l'objet d'un aménagement paysager dense, durable et de qualité;

q) l'utilisation d'espèces végétales et arboricoles indigènes, d'essences diversifiées et adaptées au milieu urbain est favorisée.

(01-275-112, a. 1; 01-275-116, a. 1; RCA21-27001, a. 11; 01-275-143-1, a.3.)

120.15. Lorsque le terrain visé par la demande est situé dans le Secteur Écoparc industriel de la Grande Prairie, tel qu'identifié par le chiffre 8 sur le plan de l'annexe A.2 intitulé « Secteurs et immeubles d'intérêt » et à moins de 300 m d'une zone où est autorisé un usage sensible ou un usage « espaces et lieux publics » de la catégorie E.1(1) et qu'il vise les interventions prévues aux paragraphes 1 et 5 du deuxième alinéa de l'article 120.13, en plus des critères énoncés à l'article 120.14 et à l'article 669 du Titre VIII, les projets visés par le présent article doivent également respecter les objectifs et critères suivants :

- Objectifs et critères applicables à la construction et à l'aménagement des terrains

1* les objectifs applicables à la construction et à l'aménagement des terrains sont les suivants :

a) assurer une intégration harmonieuse des usages projetés au milieu d'insertion;

b) restreindre les impacts et les nuisances environnementales telles que le bruit, la vibration, l'éclairage ainsi que les émissions de poussière et d'odeur par des mesures

page - 72
mai 12-2022

de mitigation favorisant une approche écologique et dans une optique de développement durable;

c) aménager les terrains et assurer une conception paysagère qui permet d'atténuer les nuisances sonores et visuelles pour le milieu d'insertion.

2* les critères applicables à la construction et à l'aménagement des terrains sont les suivants :

a) les équipements mécaniques sur les toits sont accompagnés d'aménagement favorisant la réduction des nuisances sonores;

b) les mesures de mitigation préconisées sont suffisamment performantes pour atténuer les bruits d'impacts sonores tels que le bruit des cloches, sifflets, crissement de roues, jumelage de wagons et les sirènes de recul;

c) l'implantation des bâtiments et l'aménagement des voies d'accès, des aires de chargement, des aires d'entreposage extérieur et des voies de circulation, par leur localisation optimale, favorisent la réduction des nuisances liées au bruit, à la vibration et à la poussière;

d) l'implantation des bâtiments et l'aménagement des terrains tirent profit de la topographie et de la végétation existante de manière à atténuer les nuisances;

e) les mesures d'atténuation forment un écran visuel et sonore tout en étant sécuritaires et desinimées à isoler efficacement un usage contraignant d'un autre usage;

f) les mesures d'atténuation préconisées se démarquent par leur durabilité et leur entretien minimal;

g) l'installation d'un écran antibruit doit être conçue de manière à éviter la réverbération pour les usages sensibles à proximité. Des plantations continues d'éléments végétaux sont favorisées de part et d'autre de l'écran;

h) les aires de chargement et de stationnement sont éclairées par des luminaires favorisant la réduction de l'intensité du flux lumineux émis vers le ciel.

(01-275-112, a. 1; 01-275-116, a. 2; RCA19-27004, a. 70; 01-275-132, a. 19.)

page - 73
mai 12-2022

ANNEXE C - ÉTUDE ACOUSTIQUE SOFTDB

Étude d'impact sonore de Ray-mont Logistiques à Montréal

Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Note d'instructions 98-01

Document de travail

Rapport réalisé pour :

Charles Raymond, P.Eng.

Préparé par :

Yohan Remmas, chargé de projets



Yohan Remmas

Anthony Gérard, ing., PhD.



Anthony Gérard.

Novembre 2023 – Rev 03

N/Réf. : 23-08-15-AGYR

Ce document est privilégié et confidentiel.

Table des matières

1	Mise en contexte	5
2	Objectif	5
3	Notions générales en acoustique	6
3.1	Échelle subjective des niveaux sonores.....	6
3.2	Perception du son	6
3.3	Indicateur de bruit.....	8
3.4	Propagation sonore	8
4	Note d'Instructions NI98-01	9
5	Modélisation acoustique	10
5.1	Hypothèses de calculs	10
5.2	Sources de la future zone d'activités	10
5.3	Scénario d'opération étudié	12
5.4	Niveaux sonores modélisés au niveau de la zone résidentielle	16
5.5	Cartographie sonore du scénario à l'étude	18
6	Évaluation du bruit d'impact (Ki)	19
6.1	Méthode 2 de l'annexe 3 de la Note d'Instructions NI 98-01	19
6.2	Nombre d'impacts maximal permis	20
7	Projet du nouveau lien routier	24
7.1	Trafic routier projeté.....	25
7.2	Hypothèses de calculs	26
7.3	Résultats des niveaux sonores.....	27
7.4	Cartographies sonores.....	35
8	Conclusion	39

Liste des figures

Figure 1 :	Visualisation de la future zone d'activités de Ray-Mont Logistiques.....	5
Figure 2 :	Addition de décibel en acoustique.....	7
Figure 3 :	Scénario des activités sur site.....	12
Figure 4 :	Nomenclature des localisations des activités sur le site.....	13
Figure 5 :	Vue en coupe du terrain entre la zone d'activités et la zone résidentielle.....	14
Figure 6 :	Visualisation 3D du modèle de propagation (1/2).....	15
Figure 7 :	Visualisation 3D du modèle de propagation (2/2).....	15
Figure 8 :	Cartographie sonore du scénario à l'étude.....	18
Figure 9 :	Réseau routier du secteur (source : WSP).....	24
Figure 10 :	Visualisation du modèle 3D (1/2).....	27
Figure 11 :	Visualisation du modèle 3D (2/2).....	27
Figure 12 :	Cartographie sonore des activités de Ray-Mont Logistiques seules.....	36
Figure 13 :	Cartographie sonore du scénario 3 de jour.....	37
Figure 14 :	Cartographie sonore du scénario 3 de nuit.....	38

Liste des tableaux

Tableau 1:	Échelle subjective de la perception du niveau de bruit.....	6
Tableau 2:	Réponse typique de l'oreille humaine à une augmentation des niveaux acoustiques.....	7
Tableau 3 :	Niveaux sonores cibles en fonction de la catégorie de zonage.....	9
Tableau 4 :	Niveau de puissance acoustique des sources sur la future zone d'activités (dBA).....	10
Tableau 5:	Résultats de modélisation des niveaux sonores de la zone d'activités	16
Tableau 6 :	Bruit de fond pour le calcul du nombre d'impacts maximal (cas le plus critique) - deux campagnes de mesure de jour.....	21
Tableau 7 :	Bruit de fond pour le calcul du nombre d'impacts maximal (cas le plus critique) – suivi trimestriel	21
Tableau 8:	Trafic routier de l'état ambiant sur les différentes infrastructures de transports	25
Tableau 9 :	Niveaux sonores calculés de la contribution sonore de Ray-Mont Logistique et du bruit routier selon les différents scénarios en période de jour	28
Tableau 10 :	Niveaux sonores calculés de la contribution sonore de Ray-Mont Logistique et du bruit routier selon les différents scénarios en période de nuit.....	29
Tableau 11 :	Évaluation de l'augmentation du niveau sonore avec le bruit routier.....	30
Tableau 12 :	Évaluation de l'augmentation du niveau sonore avec le bruit routier.....	32
Tableau 13 :	Évaluation de l'augmentation du niveau sonore avec le bruit routier.....	34

1 Mise en contexte

Ray-Mont Logistiques a mandaté Soft dB pour effectuer une étude d'impact sonore d'une future zone d'activités située dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve à Montréal. L'étude est réalisée conformément selon la Note d'Instructions 98-01 du MELCCFP. Une visualisation du site est donnée à la Figure 1.

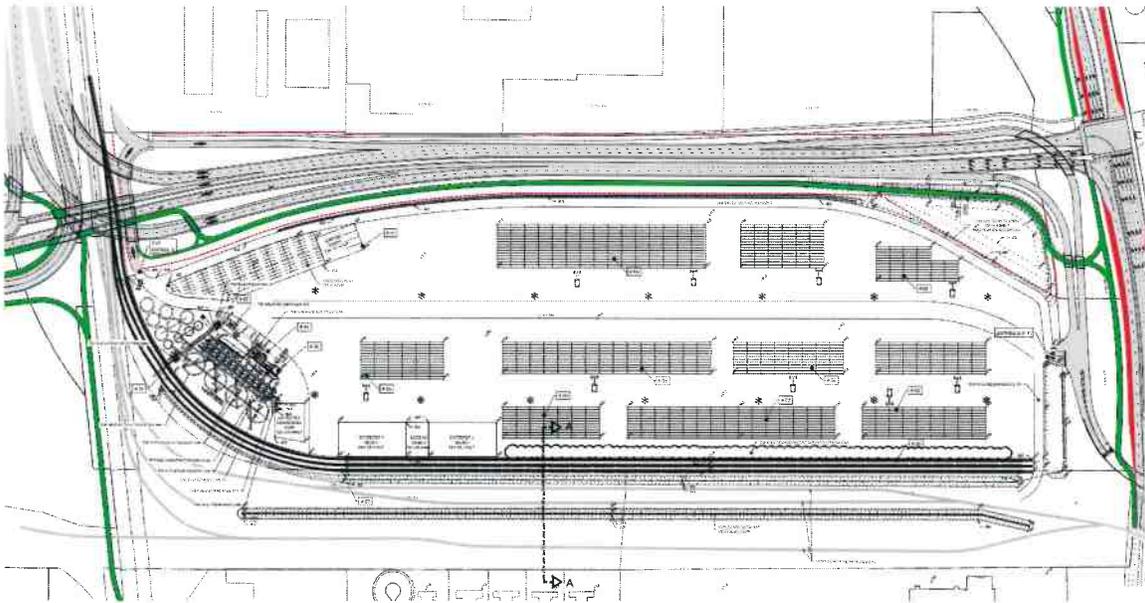


Figure 1 : Visualisation de la future zone d'activités de Ray-Mont Logistiques

2 Objectif

L'objectif de cette étude est d'évaluer la contribution sonore des activités de Ray-Mont Logistiques en intégrant la totalité des futures activités sur le site d'étude.

Les sous-objectifs sont de :

- Évaluer la puissance acoustique des activités actuelles sur un site existant de Ray-Mont Logistiques;
- Évaluer la contribution des activités de Ray-Mont Logistiques selon le scénario le plus critique (toutes les machines en fonctionnement) sur le site présenté à la Figure 1;
- Comparer les résultats des modélisations aux seuils de la Note d'Instructions 98-01 du MELCCFP.

3 Notions générales en acoustique

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné. Les principaux aspects de l'acoustique sont donnés ci-dessous et un lexique est détaillé à la fin du rapport.

3.1 Échelle subjective des niveaux sonores

Le Tableau 1 présente une échelle d'exemples typiques du niveau de bruit. Cette échelle permet de représenter les niveaux sonores présentés dans cette étude.

Tableau 1: Échelle subjective de la perception du niveau de bruit

Niveau	Impression ressentie	Exemple de source
140 dB	Seuil de douleur	Décollage d'un avion à moins de 50 mètres
130 dB		Marteau piqueur
120 dB	Douloureux	Sirène d'un véhicule d'urgence
110 dB	Insupportable	Spectacle de musique amplifiée, discothèque
100 dB	Difficilement supportable	Perceuse, scie à chaîne
90 dB	Très bruyant	Métro, tondeuse, alarme
80 dB	Bruyant	Réveil-matin, usine
70 dB		Rue animée, aspirateur
60 dB	Bruit courant	Conversation normale
50 dB		Pluie modérée, machine à laver
40 dB	Faible	Bibliothèque, réfrigérateur, rue peu passante la nuit
30 dB	Calme	Conversation à voix basse
20 dB	Très calme	Vent léger dans les arbres
10 dB	Silencieux	Respiration
0 dB	Inaudible	Aucun son n'est perceptible

3.2 Perception du son

Selon la sensibilité de l'oreille humaine, il est généralement établi qu'une augmentation du niveau acoustique de l'ordre de 3 dB commence à être perceptible. Des exemples de réponse typique de l'oreille humaine à divers niveaux de bruit sont présentés au Tableau 2.

La réponse typique présentée au tableau suivant est généralement représentative pour des bruits dont le contenu fréquentiel est élargi (large bande). Les bruits, tels les tons purs (à une

fréquence identifiée), peuvent être plus facilement identifiables que des bruits large bande et une plus petite émergence peut les rendre audibles.

Tableau 2: Réponse typique de l'oreille humaine à une augmentation des niveaux acoustiques

Augmentation du niveau acoustique	Réponse subjective de l'oreille humaine
3 dB	Faiblement perceptible
5 dB	Clairement perceptible
10 dB	Deux fois plus fort
20 dB	Quatre fois plus fort

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

L'usage du décibel implique un référentiel de calcul spécifique, ainsi :

- L'addition de décibel est particulière (logarithmique): un doublement d'une source de bruit augmente le niveau de 3 dB(A). Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ);
- Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB(A). Une variation de 3 dB(A) est juste perceptible alors qu'il s'agit du doublement de l'énergie d'une source de bruit.

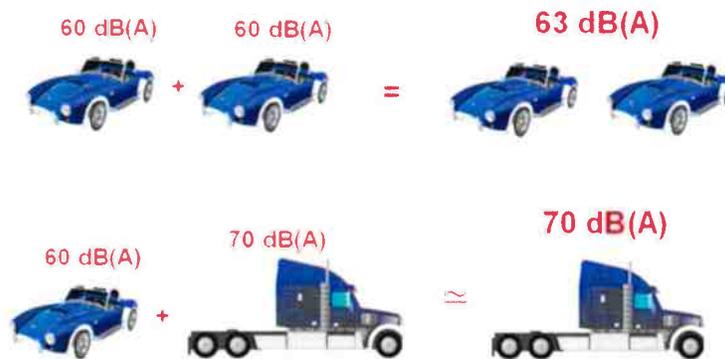


Figure 2 : Addition de décibel en acoustique

3.3 Indicateur de bruit

Le niveau sonore d'une source varie dans le temps. La moyenne énergétique de la pression acoustique sur une durée donnée est calculée pour obtenir des valeurs comparatives. Les indicateurs de niveaux sonores utilisés dans la plupart des réglementations sont définis par période de référence (T), noté $LA_{eq,T}$.

Le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A ($LA_{eq,T}$) par période correspond au niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit réellement perçu pendant la même période.

3.4 Propagation sonore

Les phénomènes sonores en un lieu dépendent des caractéristiques des sources de bruit présentes et du contexte de propagation. La propagation d'un bruit dans un site donné dépend des conditions du milieu ambiant et notamment de multiples paramètres comme :

- **L'effet de sol** : La nature du sol intervient dans la propagation du son en l'absorbant ou en le renvoyant : un sol dur et lisse réfléchit beaucoup plus d'énergie acoustique qu'un terrain meuble, de culture ou recouvert d'une végétation buissonnante;
- **L'effet d'obstacle** : Lorsqu'un obstacle matériel opaque se trouve entre la source et le récepteur, celui-ci va bénéficier d'une « zone d'ombre » dans laquelle l'énergie acoustique est atténuée par rapport à celle qui serait perçue à la même distance de la source, en l'absence de l'obstacle;
- **L'effet de la distance** : Lors de sa propagation, typiquement, le son se propage comme une sphère pour les sources ponctuelles (ex : machines) ou un cylindre pour des sources linéiques (ex : route), ce qui induit une perte d'énergie acoustique en fonction de la distance source-récepteur : un doublement de la distance source-récepteur correspond à une diminution de 6 dB pour une source ponctuelle ou 3 dB pour une source linéique;
- **L'absorption atmosphérique** : l'air absorbe également une partie du son lors de sa propagation (les hautes fréquences sont plus atténuées que les basses fréquences);
- **Les effets météorologiques** : les effets du vent et de la température sont simultanés et entraînent une stratification de l'atmosphère se traduisant par une modification de la propagation sonore (phénomènes complexes de réfraction). Ces phénomènes sont négligeables à courte distance, mais peuvent être importants à grandes distances;
- **L'effet des végétaux** : Les végétaux sont trop perméables à l'air pour constituer un obstacle ayant un grand effet atténuateur. En général, ils agissent sur le son comme éléments diffusants.

4 Note d'Instructions NI98-01

D'après la Note d'Instructions 98-01 du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), les responsabilités et pouvoirs des municipalités sont :

« Les municipalités ont des responsabilités en ce qui concerne les règles de zonage et les plans de développement desquels dépend principalement la détermination des critères applicables. De plus, la Loi sur les cités et villes (article 410) et le Code municipal du Québec (articles 490 et 628) accordent aux municipalités des pouvoirs généraux de réglementer afin de limiter certaines nuisances, dont le bruit. »

« Avant l'émission de tout document officiel, en plus de s'assurer du respect des présents critères, le MELCCFP doit obtenir la confirmation, le cas échéant, que l'exploitant d'une source fixe respecte toute réglementation municipale qui vise les nuisances sonores. Malgré l'existence d'une réglementation municipale, le MELCCFP doit tout de même s'assurer que les critères de la présente note sont respectés, à moins que la réglementation municipale assure une protection équivalente ou supérieure à ces critères ou qu'une réglementation municipale ait été approuvée par le ministre. »

La NI 98-01 fixe le niveau de bruit maximal en fonction de la catégorie de zonage. Le Tableau 3 présente le niveau de bruit visé selon le zonage.

Tableau 3 : Niveaux sonores cibles en fonction de la catégorie de zonage

Zonage	Description	Nuit [dBA]	Jour [dBA]
I	Résidentiel	40 ou bruit résiduel*	45 ou bruit résiduel*
II	Logements multiples	45 ou bruit résiduel*	50 ou bruit résiduel*
III	Usages commerciaux	50 ou bruit résiduel*	55 ou bruit résiduel*
IV	Industriel	70 ou bruit résiduel*	70 ou bruit résiduel*
Période		19 h à 7 h	7 h à 19 h

*Le seuil retenu correspond à la valeur la plus élevée

Lorsque le niveau de bruit résiduel du secteur est supérieur à la limite prévue dans la catégorie de zonage, le niveau de bruit résiduel du secteur devient le niveau de bruit maximal à viser.

5 Modélisation acoustique

Une modélisation informatique de l'état sonore actuel et du site de Ray-Mont Logistique a été réalisée sous le logiciel CadnaA de Datakustik (modélisation acoustique environnementale en 3 dimensions). Le logiciel permet des calculs de propagation sonore en extérieur à partir de différents types de sources en prenant en compte différents paramètres environnementaux.

5.1 Hypothèses de calculs

Le modèle de calcul utilisé dans la modélisation est basé sur la norme ISO 9613 pour le bruit des activités industrielles (logiciel Cadna-A). Les paramètres considérés dans le modèle sont les suivants :

- Température moyenne de 20°C et humidité relative à 70 %;
- Conditions météorologiques favorables à la propagation du son;
- La topographie du site est considérée en 3 dimensions (le futur talus, le futur écran situé entre la zone d'activités et les résidences sont intégrés dans le modèle);
- 3 réflexions sont considérées, aux récepteurs évalués;
- Le sol est considéré comme réfléchissant (facteur d'absorption : 0,2);
- Les conteneurs sur la zone d'activités sont considérés comme réfléchissants.

5.2 Sources de la future zone d'activités

Au niveau de la future zone d'activités, les sources de bruit seront :

- Dix (10) Reach stackers en fonctionnement continu;
- Des camions externes qui transporteront les conteneurs. Il est considéré 160 camions / heure en transit sur la zone d'activités;
- Des déplacements de wagons ferroviaires (5 min par heure);
- Les activités de nettoyage et transbordement de grains sont considérées (cribles, basculeurs, élévateurs).

Les détails sur les puissances acoustiques des sources sont présentés au Tableau 4.

Tableau 4 : Niveau de puissance acoustique des sources sur la future zone d'activités (dBA)

Source	Global	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz
Camions externes	105	85	87	90	96	102	100	95	85
Reach stacker	105	70	85	93	96	100	100	94	88
Déplacement de wagons (Loader Volvo, bruit de roulement)	97	75	83	86	89	92	91	87	80

sur rail et claquement de wagons)									
Tête élévatrice	92	48	58	62	69	82	86	89	83
Conduit de la tête élévatrice	85	45	55	54	68	73	80	82	77
Cribleur (ensemble des sources)	99	64	78	84	87	92	94	93	86
Élévateur	84	66	73	77	78	78	76	75	69
Conduits élévateur	89	56	69	82	84	85	79	78	70
Basculeur de conteneur (moteur)	88	58	59	79	79	81	84	78	71

5.3 Scénario d'opération étudié

Les activités sont considérées sur les périodes de jour et de nuit uniquement.

Un visuel du futur site d'activités est donné à la Figure 3, la nomenclature de la localisation des activités est donnée à la Figure 4 et une vue en coupe du terrain entre le site d'activités et la zone résidentielle est donnée à la Figure 5.

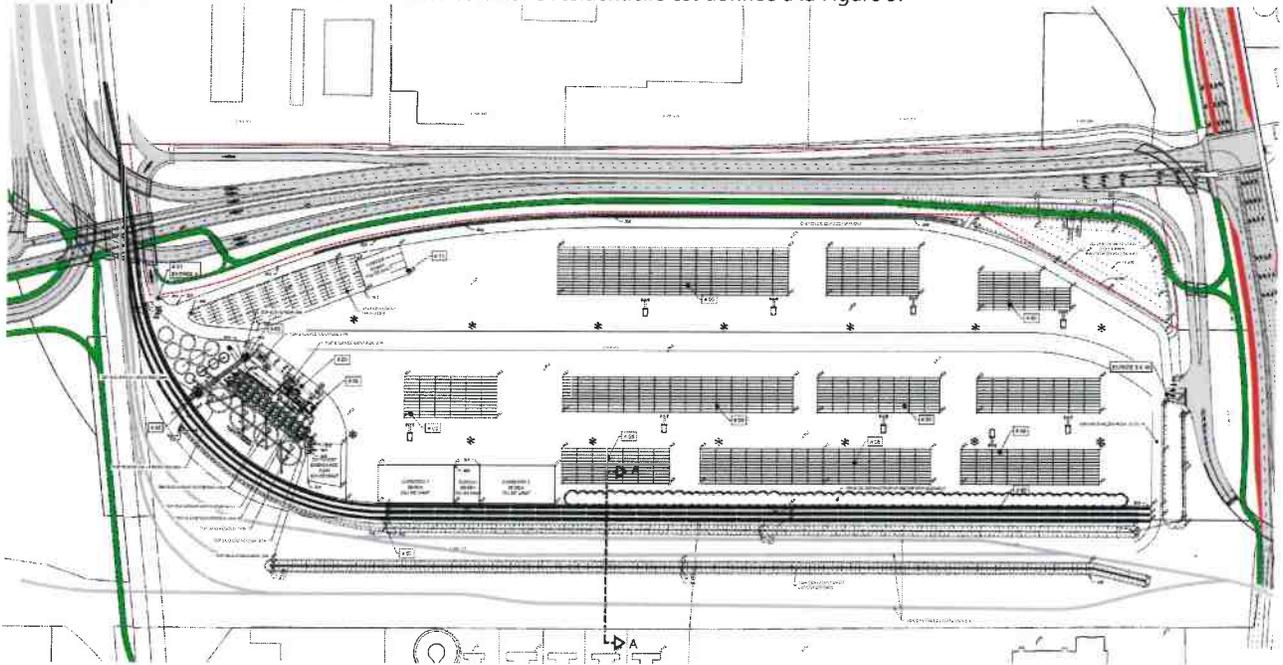


Figure 3 : Scénario des activités sur site

TABLEAU DES LOCALISATIONS DES SITES DE MESURE DE L'ÉTUDE SONORE

	DESCRIPTION
# 01	ENTRÉE DE CAMION (ENTRÉE 1200 PAR JOUR)
# 02	ÉLÉVATEUR À GRAIN
# 03	DÉPOUSSIÉREUR
# 04	BASCULEUR (HAUTEUR 20m)
# 05	CRIBLAGE
# 06	DÉPLACEMENT MANIPULATEUR DE CONTENEUR VIDE (HAUTEUR 5.8m À 23.2m)
# 07	DÉPLACEMENT DES WAGONS SUR VOIE FERRÉE NUM 3
# 08	DÉPLACEMENT MANIPULATEUR DE CONTENEUR PLEIN (HAUTEUR 5.8m À 14.5m)
# 09	DÉPLACEMENT DES WAGONS SUR VOIE FERRÉE NUM 1
# 10	SORTIE DE CAMION (ENTRÉE 1200 PAR JOUR, SORTIE 2400 PAR JOUR)
# 11	SORTIE DE GARAGE

Figure 4 : Nomenclature des localisations des activités sur le site

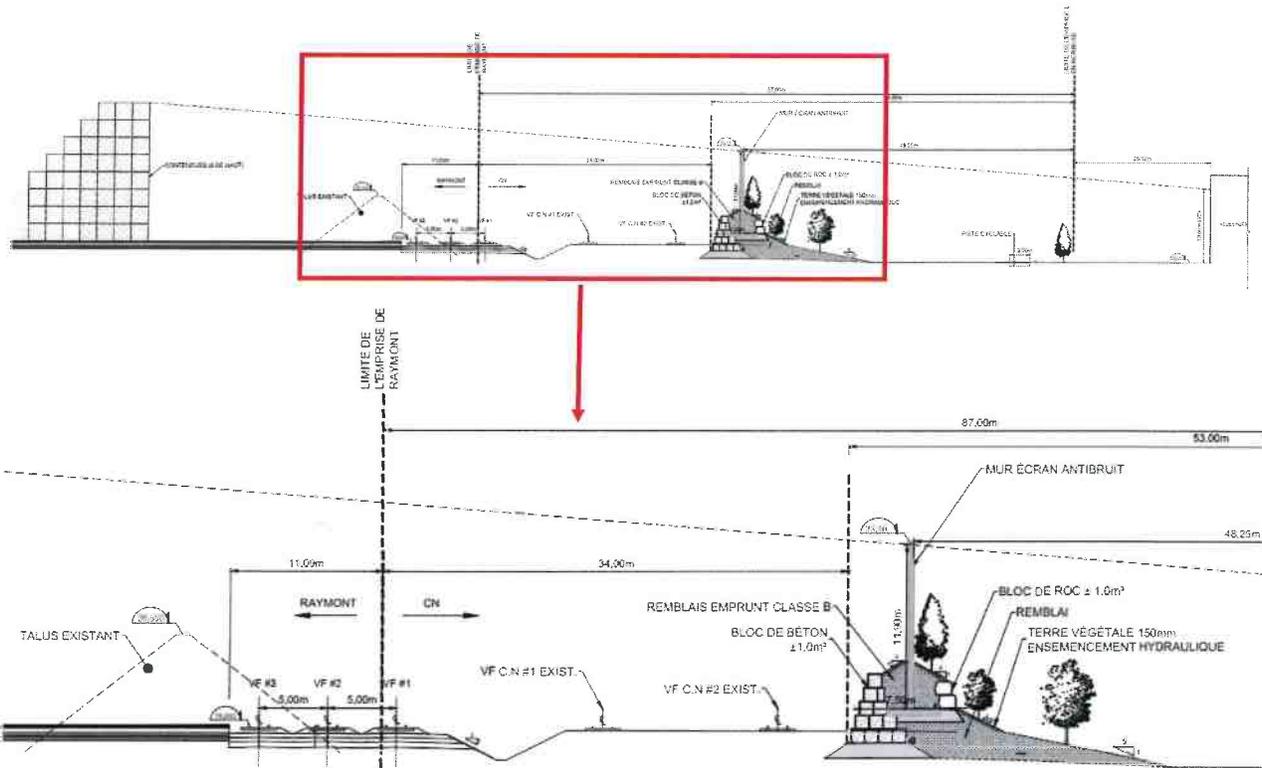


Figure 5 : Vue en coupe du terrain entre la zone d'activités et la zone résidentielle

Des visuels du modèle de propagations sonore sont donnés à la Figure 6 et à la Figure 7.



Figure 6 : Visualisation 3D du modèle de propagation (1/2)

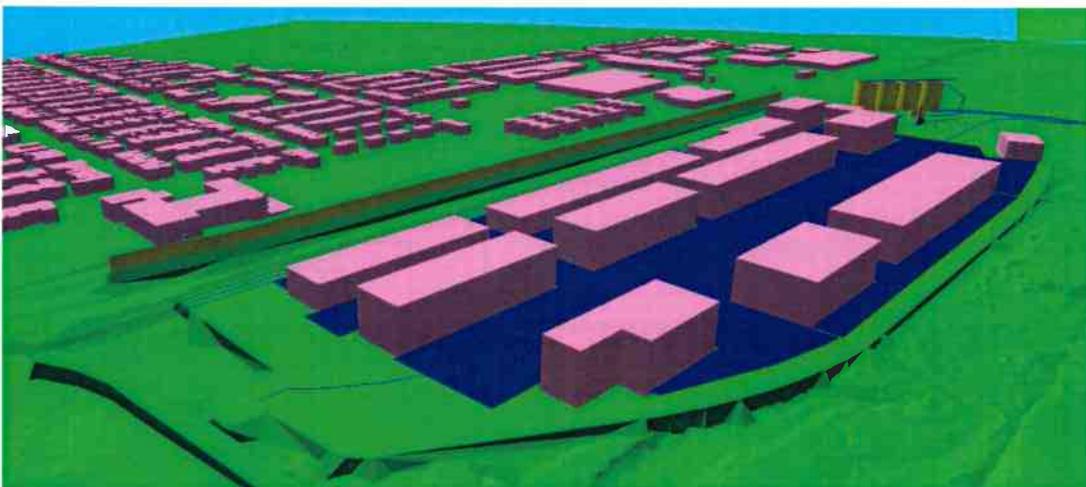


Figure 7 : Visualisation 3D du modèle de propagation (2/2)

5.4 Niveaux sonores modélisés au niveau de la zone résidentielle

Les calculs ont été réalisés en façades des bâtiments sensibles, similaires à la localisation des points de l'étude transmise dans le cadre de la demande d'Autorisation Ministérielle en novembre 2022.

Les activités sont considérées similaires de jour et de nuit et les niveaux sonores présentés seront équivalents sur les deux périodes.

Les résultats des niveaux sonores de la zone d'activités seule en phase d'opérations sont donnés au Tableau 5.

Tableau 5: Résultats de modélisation des niveaux sonores de la zone d'activités

Point de mesure	Étage	Niveau acoustique LAeq,1h Heure critique sur la période de jour et de nuit (dBA)
R1	Rdc	34,9
	2 ^{ème}	36,1
	3 ^{ème}	37,5
	4 ^{ème}	39
R2	Rdc	35,2
	2 ^{ème}	36,4
	3 ^{ème}	37,6
	4 ^{ème}	39,1
R3	Rdc	35
	2 ^{ème}	36,1
	3 ^{ème}	37,2
	4 ^{ème}	38,4
R4	Rdc	34,4
	2 ^{ème}	35,2
	3 ^{ème}	35,9
	4 ^{ème}	37
	5 ^{ème}	36,9

R5	Rdc	33,8
	2 ^{ème}	34,8
	3 ^{ème}	35,9
	4 ^{ème}	37,1
	5 ^{ème}	36,9
R6	Rdc	34,2
	2 ^{ème}	35,2
	3 ^{ème}	36,3
	4 ^{ème}	37,7
	5 ^{ème}	36,9
R7	Rdc	33,1
	2 ^{ème}	33,8
R8	Rdc	33,5
	2 ^{ème}	34,2
R9	Rdc	35,7
	2 ^{ème}	36,6

5.5 Cartographie sonore du scénario à l'étude

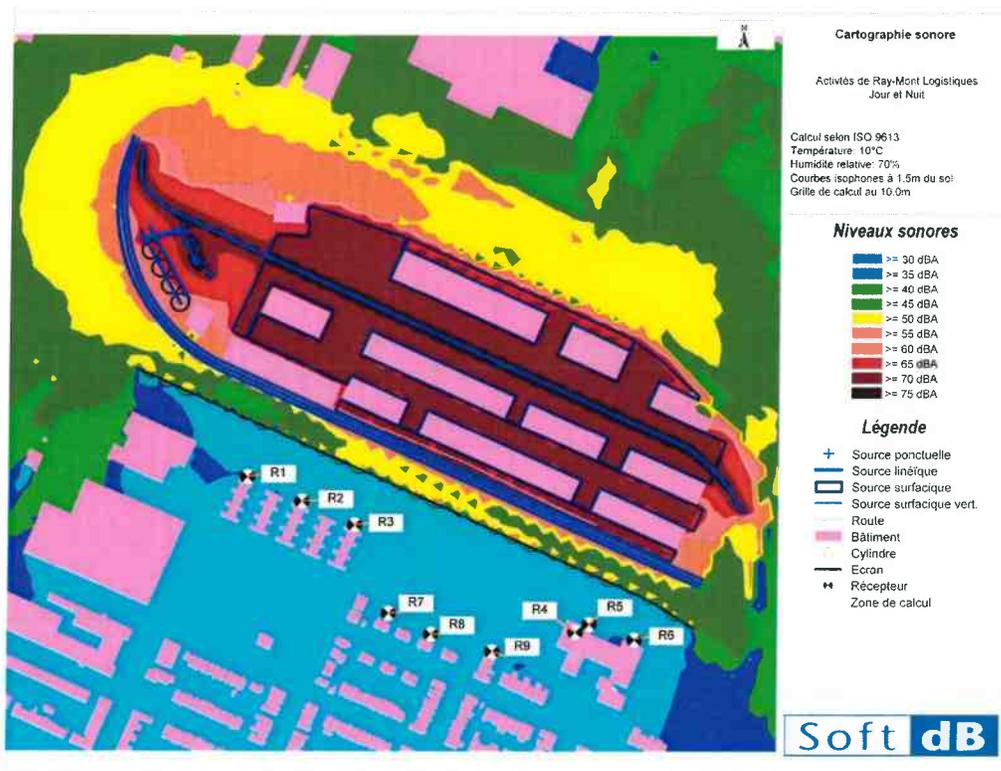


Figure 8 : Cartographie sonore du scénario à l'étude

6 Évaluation du bruit d'impact (K_i)

L'évaluation du bruit d'impact des conteneurs a été évaluée à partir de mesures réalisées in situ le 11 avril 2022 entre 3h et 4h du matin.

Les mesures ont été réalisées à proximité des activités sur le site de Raymond Logistiques et ont permis d'évaluer la puissance acoustique des impacts des conteneurs.

6.1 Méthode 2 de l'annexe 3 de la Note d'Instructions NI 98-01

L'évaluation du bruit d'impact K_i est réalisée selon la méthode 2 de l'Annexe 3 de la Note d'Instructions NI98-01.

Si l'indice $L_{AF_{Tm5}}$ n'est pas disponible avec un appareil de mesure, la correction K_i peut être évaluée avec l'équation suivante :

$$K_i = 10 \log \left\{ \left[\left(\frac{5 \times m}{T_{(sec)}} \right) \times 10^{L_i/10} \right] + \left[\left(\frac{T_{(sec)} - (5 \times m)}{T_{(sec)}} \right) \times 10^{L_{Aeq,T}/10} \right] \right\} - L_{Aeq,T}$$

où

L_i (niveau équivalent du bruit d'impact) est le calcul de la moyenne logarithmique des niveaux maximum ($L_{AF_{max}}$) sur la réponse rapide "fast" imputables aux bruits d'impact qui se produisent durant la période de référence et qui sont perçus au point d'évaluation. La valeur de L_i se calcule avec l'équation suivante :

$$L_i = 10 \log_{10} \left\{ \frac{1}{m} \sum_{n=1}^m 10^{\frac{dB_n}{10}} \right\} \quad \text{où}$$

dB_n = niveau maximum (LAF Max) sur la réponse rapide "fast" correspondant au nième bruit d'impact durant la période de référence;

m = nombre d'impacts admissibles pendant la période de référence. Le nombre d'impacts admissible est égal au nombre d'impact réel si en aucun moment la cadence des impacts est plus grande que 1 impact par 5 secondes. Cependant, lorsque pour une partie ou la totalité de la période de référence, la cadence des impacts est plus grande que 1 impact par 5 secondes, le nombre d'impacts admissibles ne peut dépasser 1 impact par 5 secondes pour la partie ou la totalité de la période de référence.

Malgré ce qui précède, aucune correction n'est ajoutée lorsque K_i est égal ou inférieur à 2 dB.

6.2 Nombre d'impacts maximal permis

L'objectif de cette section est de déterminer, par le calcul, le nombre d'impacts maximums par heure sur les deux périodes considérées (jour et nuit), en considérant la localisation des bruits d'impacts au plus proche des points récepteurs (cas critique).

La méthode de calcul consiste à évaluer, selon la méthode 2 de l'annexe 3 de la NI 98-01, la correction K_i pour les bruits d'impacts qui permettent de respecter le niveau maximal permis pour les périodes de jour et de nuit.

Le L_i (niveau équivalent du bruit d'impact) a été calculé au point le plus critique à chaque récepteur, **selon un scénario qui ne se produira jamais, c'est donc très conservateur.**

Les hypothèses de calcul utilisées pour déterminer le L_i sont :

- Conditions favorables à la propagation acoustique;
- Les bruits d'impacts sont considérés au-dessus des conteneurs situés les plus proches des reachstakers;
- Les localisations des bruits d'impacts les plus proches de chaque récepteur ont été retenues pour l'évaluation du L_i (niveau équivalent du bruit d'impact);
- La puissance acoustique moyenne L_{WA} des bruits d'impact provient des mesures réalisées sur site en avril 2022.

L'analyse du bruit de fond (ou résiduel) permettant de déterminer la pénalité pour bruit d'impact porte sur :

- deux campagnes de mesures réalisées par Soft dB en avril et en août 2022 à 2 points de mesures avant le démarrage des activités de Ray-Mont Logistiques pour la période **de jour**;
- et sur l'analyse statistique provenant de 4 campagnes de mesures trimestrielles réalisées entre novembre 2022 et octobre 2023 à 21 points de mesures durant la première année d'opération de Ray-Mont Logistiques pour la période **de nuit** (Rapport_23-10-10-AGYR_Raymont_logistique (Modification_CA_nov-2023)_rev00). Ces campagnes avaient pour objectif d'évaluer la conformité de Ray-Mont Logistiques pour ses opérations pendant la période de jour. Comme aucune activité de Ray-Mont Logistiques n'avait lieu la nuit, les mesures durant cette période ont été utilisées pour évaluer le bruit résiduel à chaque point d'évaluation. Le $L_{Aeq,1h}$ minimum est déterminé à partir de ces quatre campagnes de mesure.

Le $L_{Aeq,1h}$ minimum est retenu pour évaluer le nombre maximal de bruit d'impacts pour les périodes de jour et de nuit, ce qui est conservateur.

L'analyse de bruit d'impact est donc doublement conservatrice puisque d'un côté les bruits d'impact sont surestimés et d'un autre côté, le bruit de fond le plus faible a été considéré, l'émergence est donc surestimée.

Le bruit de fond le plus faible de jour est donné au Tableau 6.

Tableau 6 : Bruit de fond pour le calcul du nombre d'impacts maximal (cas le plus critique)
- deux campagnes de mesure de jour

Point d'évaluation	Étage	LAeq,1h minimum - mesures avril 2022	LAeq,1h minimum - mesures aout 2022
		Jour (dBA)	Jour (dBA)
R1	4	50	50
R2	4	50	50
R3	4	50	50
R4	5	48	57
R5	5	48	57
R6	4	48	55
R7	2	50	50
R8	2	50	50
R9	2	50	50

Le bruit de fond le plus faible est donné au Tableau 7.

Tableau 7 : Bruit de fond pour le calcul du nombre d'impacts maximal (cas le plus critique)
- suivi trimestriel

Point d'évaluation	Étage	LAeq,1h minimum - quatre campagnes de mesures Nuit (dBA)
R1	4	46
R2	4	44
R3	4	44
R4	5	46
R5	5	51
R6	4	49
R7	2	42
R8	2	44
R9	2	44

Le nombre maximal de bruits d'impact pour chaque récepteur le plus critique est donné dans les tableaux suivants. Selon la campagne de mesure de bruit du mois d'août 2022, seuls les points R4, R5 et R6 sont concernés par un changement de seuil de niveau sonore à ne pas dépasser en période de jour

Seuils de jour – avril 2022

Point d'évaluation	Étage	Résiduel = limite (dBA)	Contribution sonore dBA	Li (dBA)	Nombre d'impacts max / heure	Ki (dB)	Correctif Ki	Niveau acoustique d'évaluation	Inférieur au seuil
R1	4	50	39,0	59,1	1100	10,8	Oui	49,6	OUI
R2	4	50	39,1	59,3	1000	10,6	Oui	49,7	OUI
R3	4	50	38,4	59	1300	11,3	Oui	49,7	OUI
R4	5	48	37,5	57,5	700	9,7	Oui	47,2	OUI
R5	5	48	38,4	57,3	600	8,9	Oui	47,3	OUI
R6	4	47,7*	37,7	57,8	600	9,4	Oui	47,1	OUI
R7	2	50	33,8	54,1	≤10000	16,0	Oui	49,8	OUI
R8	2	50	34,2	53,5	≤10000	15,5	Oui	49,7	OUI
R9	2	50	36,5	55,3	6000	13,2	Oui	49,7	OUI

* Le bruit de fond était très sous-évalué à R6 (proche de Notre Dame)

Seuils de jour - aout 2022

Point d'évaluation	Étage	Résiduel = limite (dBA)	Contribution sonore dBA	Li (dBA)	Nombre d'impacts max / heure	Ki (dB)	Correctif Ki	Niveau acoustique d'évaluation	Inférieur au seuil
R4	5	57	37,5	57,5	≤10000	18,6	Oui	56,1	OUI
R5	5	57	38,4	57,3	≤10000	17,6	Oui	56,0	OUI
R6	4	55,1	37,7	57,8	≤10000	16,9	Oui	54,6	OUI

Seuils de nuit – suivi trimestriel

Point d'évaluation	Étage	Bruit de fond* (dBA)	Contribution sonore dBA	Li (dBA)	Nombre d'impacts max / heure	Ki (dB)	Correctif Ki	Niveau acoustique d'évaluation	Niveau maximal à respecter**	Inférieur au seuil
R1	4	46	39,0	59,1	250	8,9	Oui	47,9	48	OUI
R2	4	44	39,1	59,3	100	7,5	Oui	46,6	47	OUI
R3	4	44	38,4	59	140	8,4	Oui	46,8	47	OUI
R4	5	46	37,5	57,5	500	10,0	Oui	47,5	48	OUI
R5	5	51	38,4	57,3	5000	13,7	Oui	52,1	53	OUI
R6	4	49	37,7	57,8	2700	13,8	Oui	51,8	52	OUI
R7	2	42	33,8	54,1	500	10,6	Oui	44,4	45	OUI
R8	2	44	34,2	53,5	800	9,9	Oui	44,1	45	OUI
R9	2	44	36,5	55,3	400	9,0	Oui	45,5	46	OUI

* Basé sur le LAeq,1h minimum

** Basé sur la médiane horaire la plus faible des 4 nuits de mesures, selon la méthode consensuelle développée par la communauté des acousticiens du Québec et le Conseil Patronal en Environnement du Québec.

Pour rappel, le calcul du nombre d'impacts a été réalisé selon un scénario qui ne se produira jamais (tous les impacts au même endroit, au plus proche du point récepteur), c'est donc hyper conservateur.

7 Projet du nouveau lien routier

Dans le secteur d'étude, un nouveau lien routier est projeté afin d'accroître la fluidité du transport. Le projet consiste à relier la rue Notre-Dame aux boulevards de l'Assomption et à l'avenue de Souigny ainsi que la création d'un viaduc reliant la route du Port au terminal de Ray-Mont Logistiques (voir Figure 9). Le nouveau viaduc est déjà existant en 2023.

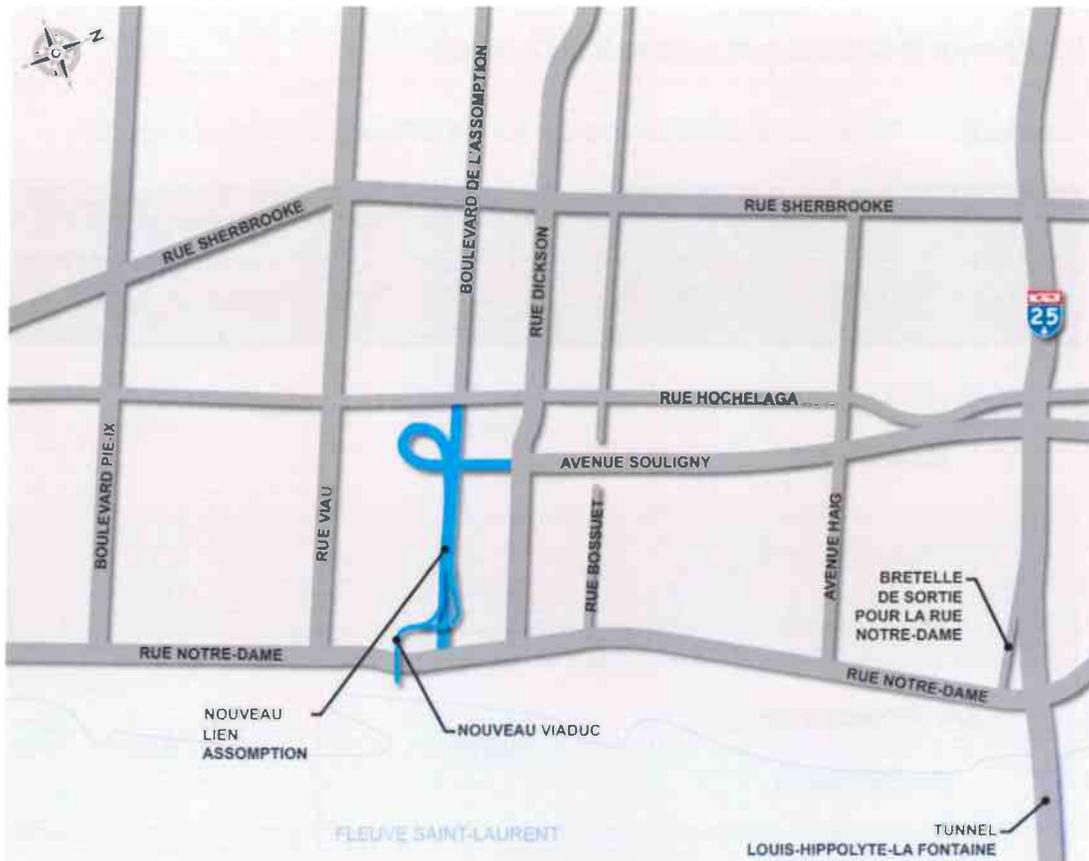


Figure 9 : Réseau routier du secteur (source : WSP¹)

L'objectif est d'évaluer la contribution sonore du futur réseau routier au niveau des points sensibles et de déterminer l'impact de la présence de Ray-Mont Logistiques sur le secteur d'étude selon les scénarios suivants :

- Scénario 1 : bruit routier sans la présence de Ray-Mont Logistiques;
- Scénario 2 : bruit routier avec la présence de Ray-Mont Logistiques à l'arrêt;
- Scénario 3 : bruit routier avec la présence de Ray-Mont Logistiques en activité.

¹ 181-12702-00_Rapport_circulation_Souigny_V4.0_20191104

Pour les scénarios avec la présence de Ray-Mont Logistiques, la nouvelle topographie, la présence des conteneurs et l'écran acoustique sont considérés dans les calculs.

7.1 Trafic routier projeté

Les données de trafic de l'état projeté sont données dans l'étude « 181-12702-00_Rapport_circulation_Souligny_V4.0_20191104 » de WSP, à l'horizon 2042.

Les données récupérées sont présentées au Tableau 8.

Tableau 8: Trafic routier de l'état ambiant sur les différentes infrastructures de transports

Nom de la voie	DJME* Direction Est	Pourcentage de poids lourds
Rue Notre-Dame Est (Direction Est)	34497	9 %
Rue Notre-Dame Est (Direction Ouest)	27027	9 %
Bvd de l'Assomption (Direction Nord)	18720	6 %
Bvd de l'Assomption (Direction Sud)	16774	5 %
Av Souligny (Direction Est)	40981	8 %
Av Souligny (Direction Ouest)	32065	4 %

Rue Dickson (Direction Nord)	7961	11 %
Rue Dickson (Direction Sud)	1983	19 %
Viaduc (Direction Nord)	1652	78 %
Viaduc (Direction Sud)	653	49 %
Route du Port de Montréal	2873	100 %
Rue Hochelaga	12636**	8 %

*DJMA = Débit Journalier Moyen Estival

** DJME estimé à partir de données de comptages de Soft dB

7.2 Hypothèses de calculs

Le modèle de calcul utilisé dans la modélisation est basé sur la norme ISO 9613 pour le bruit des activités industrielles (logiciel Cadna-A) et sur TNM pour le bruit routier. Les paramètres considérés dans le modèle sont les suivants :

- Température moyenne de 20°C et humidité relative à 70 %;
- Conditions météorologiques favorables à la propagation du son;
- La topographie du site est considérée en 3;
- 3 réflexions sont considérées, aux récepteurs évalués;
- Le sol est considéré comme réfléchissant (facteur d'absorption : 0,2);
- Les conteneurs sur la zone d'activités sont considérés comme réfléchissants.

Des visualisations 3D du modèle acoustique sont données à la Figure 10 et à la Figure 11.



Figure 10 : Visualisation du modèle 3D (1/2)

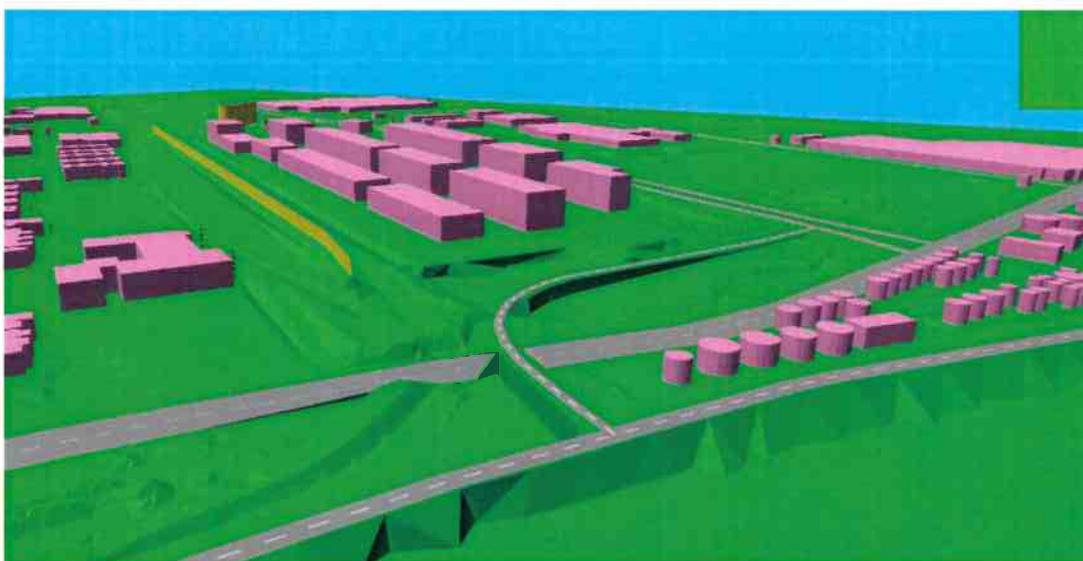


Figure 11 : Visualisation du modèle 3D (2/2)

7.3 Résultats des niveaux sonores

Les résultats des niveaux sonores calculés pour les scénarios considérés en périodes de jour et de nuit sont donnés au Tableau 9 et au Tableau 10.

Tableau 9 : Niveaux sonores calculés de la contribution sonore de Ray-Mont Logistique et du bruit routier selon les différents scénarios en période de jour

Point de mesure	Étage	Ray-Mont Logistique seul	Scénario 1 : Bruit routier sans Ray-Mont	Scénario 2 Bruit routier avec Ray-Mont à l'arrêt	Scénario 3 Bruit routier avec Ray-Mont en activité
		Niveau acoustique LAeq,1h			
		Heure critique sur la période de jour (dBA)			
R1	Rdc	34,9	55,3	45,8	46,1
	2 ^{ème}	36,1	55,3	46,1	46,5
	3 ^{ème}	37,5	56,2	46,4	46,9
	4 ^{ème}	39	59	51,9	52,1
R2	Rdc	35,2	52,2	44,9	45,3
	2 ^{ème}	36,4	52,7	45	45,6
	3 ^{ème}	37,6	54,3	46,3	46,9
	4 ^{ème}	39,1	57,8	51,6	51,8
R3	Rdc	35	53	45,8	46,1
	2 ^{ème}	36,1	53,1	45,8	46,2
	3 ^{ème}	37,2	54	46,9	47,4
	4 ^{ème}	38,4	57,7	52,7	52,8
R4	Rdc	34,4	56,8	50,9	51
	2 ^{ème}	35,2	57,5	51	51,1
	3 ^{ème}	35,8	58,8	51,6	51,7
	4 ^{ème}	36,9	61,3	56,6	56,7
	5 ^{ème}	37,5	63	59,8	59,8
R5	Rdc	34,1	57,9	52,3	52,4
	2 ^{ème}	34,9	57,8	51,8	51,9
	3 ^{ème}	35,9	58,7	51	51,2
	4 ^{ème}	37,1	60,4	55,9	56
	5 ^{ème}	38,4	61,5	58,5	58,5
R6	Rdc	41,3	60,1	57,6	57,6
	2 ^{ème}	43,1	59,8	56,5	56,5
	3 ^{ème}	48,2	60,5	57,1	57,1
	4 ^{ème}	48,9	61,9	59	59,1
	5 ^{ème}	46,9	63	60,7	60,7
R7	Rdc	33,1	53,4	46,8	46,9
	2 ^{ème}	33,8	53,7	47,1	47,3
R8	Rdc	33,5	54	47	47,2
	2 ^{ème}	34,2	54,7	47,7	47,9
R9	Rdc	35,6	56,2	49,2	49,3
	2 ^{ème}	36,5	56,6	49,2	49,4

Tableau 10 : Niveaux sonores calculés de la contribution sonore de Ray-Mont Logistique et du bruit routier selon les différents scénarios en période de nuit

Point de mesure	Étage	Ray-Mont Logistique seul	Scénario 1 : Bruit routier sans Ray-Mont	Scénario 2 Bruit routier avec Ray-Mont à l'arrêt	Scénario 3 Bruit routier avec Ray-Mont en activité
		Niveau acoustique LAeq,1h			
		Heure critique sur la période de nuit (dBA)			
R1	Rdc	34,9	48,3	38,5	40,1
	2 ^{ème}	36,1	48,2	38,8	40,7
	3 ^{ème}	37,5	49,1	39,1	41,4
	4 ^{ème}	39	51,9	44,7	45,7
R2	Rdc	35,2	45,2	37,8	39,7
	2 ^{ème}	36,4	45,6	37,9	40,2
	3 ^{ème}	37,6	47,2	39,1	41,4
	4 ^{ème}	39,1	50,7	44,3	45,4
R3	Rdc	35	45,9	38,6	40,1
	2 ^{ème}	36,1	46	38,5	40,5
	3 ^{ème}	37,2	46,9	39,7	41,6
	4 ^{ème}	38,4	50,6	45,3	46,1
R4	Rdc	34,4	49,7	43,6	44,1
	2 ^{ème}	35,2	50,4	43,7	44,3
	3 ^{ème}	35,9	51,7	44,3	44,9
	4 ^{ème}	37	54,1	49,2	49,5
	5 ^{ème}	36,9	55,8	52,4	52,5
R5	Rdc	33,8	50,7	45,1	45,4
	2 ^{ème}	34,8	50,7	44,6	45
	3 ^{ème}	35,9	51,6	43,8	44,4
	4 ^{ème}	37,1	53,2	48,5	48,8
	5 ^{ème}	36,9	54,2	51,1	51,2
R6	Rdc	34,2	52,9	50,3	50,4
	2 ^{ème}	35,2	52,7	49,2	49,3
	3 ^{ème}	36,3	53,4	49,7	49,9
	4 ^{ème}	37,7	54,7	51,7	51,8
	5 ^{ème}	36,9	55,7	53,3	53,4
R7	Rdc	33,1	46,3	39,6	40,4
	2 ^{ème}	33,8	46,6	39,9	40,8
R8	Rdc	33,5	46,8	39,8	40,7
	2 ^{ème}	34,2	47,5	40,5	41,4
R9	Rdc	35,7	49,1	41,9	42,8
	2 ^{ème}	36,6	49,6	41,9	43

Dans un premier temps, l'analyse des niveaux sonores porte sur la comparaison de la contribution sonore des activités de Ray-Mont Logistique seul avec le cumul de la contribution du bruit routier et des activités de Ray-Mont Logistique (scénario 3).

Cette analyse permet d'évaluer l'augmentation du niveau sonore avec le bruit routier.

Tableau 11 : Évaluation de l'augmentation du niveau sonore avec le bruit routier

Point de mesure	Étage	Ray-Mont Logistique seul	Scénario 3	Delta jour	Ray-Mont Logistique seul	Scénario 3	Delta nuit
		Niveau acoustique LAeq,1h			Niveau acoustique LAeq,1h		
		Heure critique sur la période de jour (dBA)			Heure critique sur la période de nuit (dBA)		
R1	Rdc	34,9	46,1	11,2	34,9	40,1	5,2
	2 ^{ème}	36,1	46,5	10,4	36,1	40,7	4,6
	3 ^{ème}	37,5	46,9	9,4	37,5	41,4	3,9
	4 ^{ème}	39	52,1	13,1	39	45,7	6,7
R2	Rdc	35,2	45,3	10,1	35,2	39,7	4,5
	2 ^{ème}	36,4	45,6	9,2	36,4	40,2	3,8
	3 ^{ème}	37,6	46,9	9,3	37,6	41,4	3,8
	4 ^{ème}	39,1	51,8	12,7	39,1	45,4	6,3
R3	Rdc	35	46,1	11,1	35	40,1	5,1
	2 ^{ème}	36,1	46,2	10,1	36,1	40,5	4,4
	3 ^{ème}	37,2	47,4	10,2	37,2	41,6	4,4
	4 ^{ème}	38,4	52,8	14,4	38,4	46,1	7,7
R4	Rdc	34,4	51	16,6	34,4	44,1	9,7
	2 ^{ème}	35,2	51,1	15,9	35,2	44,3	9,1
	3 ^{ème}	35,9	51,7	15,8	35,9	44,9	9
	4 ^{ème}	37	56,7	19,7	37	49,5	12,5
	5 ^{ème}	36,9	59,8	22,9	36,9	52,5	15,6
R5	Rdc	33,8	52,4	18,6	33,8	45,4	11,6
	2 ^{ème}	34,8	51,9	17,1	34,8	45	10,2
	3 ^{ème}	35,9	51,2	15,3	35,9	44,4	8,5
	4 ^{ème}	37,1	56	18,9	37,1	48,8	11,7
	5 ^{ème}	36,9	58,5	21,6	36,9	51,2	14,3

R6	Rdc	34,2	57,6	23,4	34,2	50,4	16,2
	2 ^{ème}	35,2	56,5	21,3	35,2	49,3	14,1
	3 ^{ème}	36,3	57,1	20,8	36,3	49,9	13,6
	4 ^{ème}	37,7	59,1	21,4	37,7	51,8	14,1
	5 ^{ème}	36,9	60,7	23,8	36,9	53,4	16,5
R7	Rdc	33,1	46,9	13,8	33,1	40,4	7,3
	2 ^{ème}	33,8	47,3	13,5	33,8	40,8	7
R8	Rdc	33,5	47,2	13,7	33,5	40,7	7,2
	2 ^{ème}	34,2	47,9	13,7	34,2	41,4	7,2
R9	Rdc	35,7	49,3	13,6	35,7	42,8	7,1
	2 ^{ème}	36,6	49,4	12,8	36,6	43	6,4

L'analyse montre que le bruit routier de l'ordre de 9 à 24 dB plus fort que les activités de Ray-Mont Logistiques de jour et de l'ordre de 4 à 17 dB de nuit, soit :

- De l'ordre de 2 à 6 fois plus fort, subjectivement, en période de jour;
- De l'ordre de 1 à 4 fois plus fort, subjectivement, en période de nuit.

Dans un deuxième temps, l'analyse des niveaux sonores porte sur la comparaison de la contribution sonore du bruit routier seul en l'absence du site de Ray-Mont Logistique (scénario 1) avec le bruit routier seul avec la présence du site de Ray-Mont Logistiques (conteneurs, écran acoustique) sans les activités (scénario 2).

Cette analyse permet d'évaluer le gain acoustique apporté par l'écran acoustique et la mise en place de conteneurs sur le site qui jouent un rôle de barrière acoustique.

Tableau 12 : Évaluation de l'augmentation du niveau sonore avec le bruit routier

Point de mesure	Étage	Scénario 1	Scénario 2	Delta jour	Scénario 1	Scénario 2	Delta nuit
		Niveau acoustique Laeq,1h			Niveau acoustique Laeq,1h		
		Heure critique sur la période de jour (dBA)			Heure critique sur la période de nuit (dBA)		
R1	Rdc	55,3	45,8	-9,5	48,3	38,5	-9,8
	2 ^{ème}	55,3	46,1	-9,2	48,2	38,8	-9,4
	3 ^{ème}	56,2	46,4	-9,8	49,1	39,1	-10
	4 ^{ème}	59	51,9	-7,1	51,9	44,7	-7,2
R2	Rdc	52,2	44,9	-7,3	45,2	37,8	-7,4
	2 ^{ème}	52,7	45	-7,7	45,6	37,9	-7,7
	3 ^{ème}	54,3	46,3	-8	47,2	39,1	-8,1
	4 ^{ème}	57,8	51,6	-6,2	50,7	44,3	-6,4
R3	Rdc	53	45,8	-7,2	45,9	38,6	-7,3
	2 ^{ème}	53,1	45,8	-7,3	46	38,5	-7,5
	3 ^{ème}	54	46,9	-7,1	46,9	39,7	-7,2
	4 ^{ème}	57,7	52,7	-5	50,6	45,3	-5,3
R4	Rdc	56,8	50,9	-5,9	49,7	43,6	-6,1
	2 ^{ème}	57,5	51	-6,5	50,4	43,7	-6,7
	3 ^{ème}	58,8	51,6	-7,2	51,7	44,3	-7,4
	4 ^{ème}	61,3	56,6	-4,7	54,1	49,2	-4,9
	5 ^{ème}	63	59,8	-3,2	55,8	52,4	-3,4
R5	Rdc	57,9	52,3	-5,6	50,7	45,1	-5,6
	2 ^{ème}	57,8	51,8	-6	50,7	44,6	-6,1
	3 ^{ème}	58,7	51	-7,7	51,6	43,8	-7,8
	4 ^{ème}	60,4	55,9	-4,5	53,2	48,5	-4,7

	5 ^{ème}	61,5	58,5	-3	54,2	51,1	-3,1
R6	Rdc	60,1	57,6	-2,5	52,9	50,3	-2,6
	2 ^{ème}	59,8	56,5	-3,3	52,7	49,2	-3,5
	3 ^{ème}	60,5	57,1	-3,4	53,4	49,7	-3,7
	4 ^{ème}	61,9	59	-2,9	54,7	51,7	-3
	5 ^{ème}	63	60,7	-2,3	55,7	53,3	-2,4
R7	Rdc	53,4	46,8	-6,6	46,3	39,6	-6,7
	2 ^{ème}	53,7	47,1	-6,6	46,6	39,9	-6,7
R8	Rdc	54	47	-7	46,8	39,8	-7
	2 ^{ème}	54,7	47,7	-7	47,5	40,5	-7
R9	Rdc	56,2	49,2	-7	49,1	41,9	-7,2
	2 ^{ème}	56,6	49,2	-7,4	49,6	41,9	-7,7

L'analyse montre que l'écran acoustique et la mise en place de conteneurs sur le site de Ray-Mont Logistique (en l'absence d'activités) diminuent le niveau sonore provenant du bruit routier de l'ordre de 2 à 10 dB de jour et de nuit.

La diminution est plus faible aux points R5 et R6 puisque la source dominante à ces points est la rue Notre-Dame dont la contribution sonore est partiellement protégée par l'écran acoustique, les points étant en vue directe sur une partie de la rue Notre-Dame.

Pour les autres points, la diminution varie de l'ordre de 5 à 10 dB, en fonction de la localisation et de la hauteur des points sensibles.

Dans un dernier temps, l'analyse des niveaux sonores porte sur la comparaison de la contribution sonore du bruit routier seul avec la présence du site de Ray-Mont Logistiques sans les activités (scénario 2) et le cumul de la contribution du bruit routier et des activités de Ray-Mont Logistique (scénario 3).

Cette analyse permet d'évaluer l'augmentation du niveau sonore sans et avec les activités de Ray-Mont Logistique.

Tableau 13 : Évaluation de l'augmentation du niveau sonore avec le bruit routier

Point de mesure	Étage	Scénario 2	Scénario 3	Delta jour	Scénario 2	Scénario 3	Delta nuit
		Niveau acoustique LAeq,1h			Niveau acoustique LAeq,1h		
		Heure critique sur la période de jour (dBA)			Heure critique sur la période de nuit (dBA)		
R1	Rdc	45,8	46,1	0,3	38,5	40,1	1,6
	2 ^{ème}	46,1	46,5	0,4	38,8	40,7	1,9
	3 ^{ème}	46,4	46,9	0,5	39,1	41,4	2,3
	4 ^{ème}	51,9	52,1	0,2	44,7	45,7	1
R2	Rdc	44,9	45,3	0,4	37,8	39,7	1,9
	2 ^{ème}	45	45,6	0,6	37,9	40,2	2,3
	3 ^{ème}	46,3	46,9	0,6	39,1	41,4	2,3
	4 ^{ème}	51,6	51,8	0,2	44,3	45,4	1,1
R3	Rdc	45,8	46,1	0,3	38,6	40,1	1,5
	2 ^{ème}	45,8	46,2	0,4	38,5	40,5	2
	3 ^{ème}	46,9	47,4	0,5	39,7	41,6	1,9
	4 ^{ème}	52,7	52,8	0,1	45,3	46,1	0,8
R4	Rdc	50,9	51	0,1	43,6	44,1	0,5
	2 ^{ème}	51	51,1	0,1	43,7	44,3	0,6
	3 ^{ème}	51,6	51,7	0,1	44,3	44,9	0,6
	4 ^{ème}	56,6	56,7	0,1	49,2	49,5	0,3
	5 ^{ème}	59,8	59,8	0	52,4	52,5	0,1
R5	Rdc	52,3	52,4	0,1	45,1	45,4	0,3
	2 ^{ème}	51,8	51,9	0,1	44,6	45	0,4
	3 ^{ème}	51	51,2	0,2	43,8	44,4	0,6
	4 ^{ème}	55,9	56	0,1	48,5	48,8	0,3

	5 ^{ème}	58,5	58,5	0	51,1	51,2	0,1
R6	Rdc	57,6	57,6	0	50,3	50,4	0,1
	2 ^{ème}	56,5	56,5	0	49,2	49,3	0,1
	3 ^{ème}	57,1	57,1	0	49,7	49,9	0,2
	4 ^{ème}	59	59,1	0,1	51,7	51,8	0,1
	5 ^{ème}	60,7	60,7	0	53,3	53,4	0,1
R7	Rdc	46,8	46,9	0,1	39,6	40,4	0,8
	2 ^{ème}	47,1	47,3	0,2	39,9	40,8	0,9
R8	Rdc	47	47,2	0,2	39,8	40,7	0,9
	2 ^{ème}	47,7	47,9	0,2	40,5	41,4	0,9
R9	Rdc	49,2	49,3	0,1	41,9	42,8	0,9
	2 ^{ème}	49,2	49,4	0,2	41,9	43	1,1

L'analyse montre que le niveau de bruit ambiant augmente de l'ordre de 0 à 1 dB en période de jour et de l'ordre de 0 à 2 dB en période de nuit lorsque les activités de Ray-Mont Logistiques sont en fonctionnement.

Pour rappel, une augmentation du niveau sonore de 3 dB est considérée faiblement perceptible (voir section 3.2).

Également, une augmentation inférieure à 3 dB signifie que la contribution sonore de Ray-Mont logistique sera inférieure au bruit routier, sans compter les autres bruits d'origine industrielle, humaine et faunique. La contribution sonore de Ray-Mont logistique sera donc inférieure au bruit résiduel en tout temps.

7.4 Cartographies sonores

Les cartographies sonores des activités de Ray-Mont Logistique seul, et le cumul de la contribution du bruit routier et des activités de Ray-Mont Logistique (scénario 3) sont données de la Figure 12 à la Figure 14.

Le calcul de maillage du bruit routier a été modélisé à l'aide de sources linéiques.

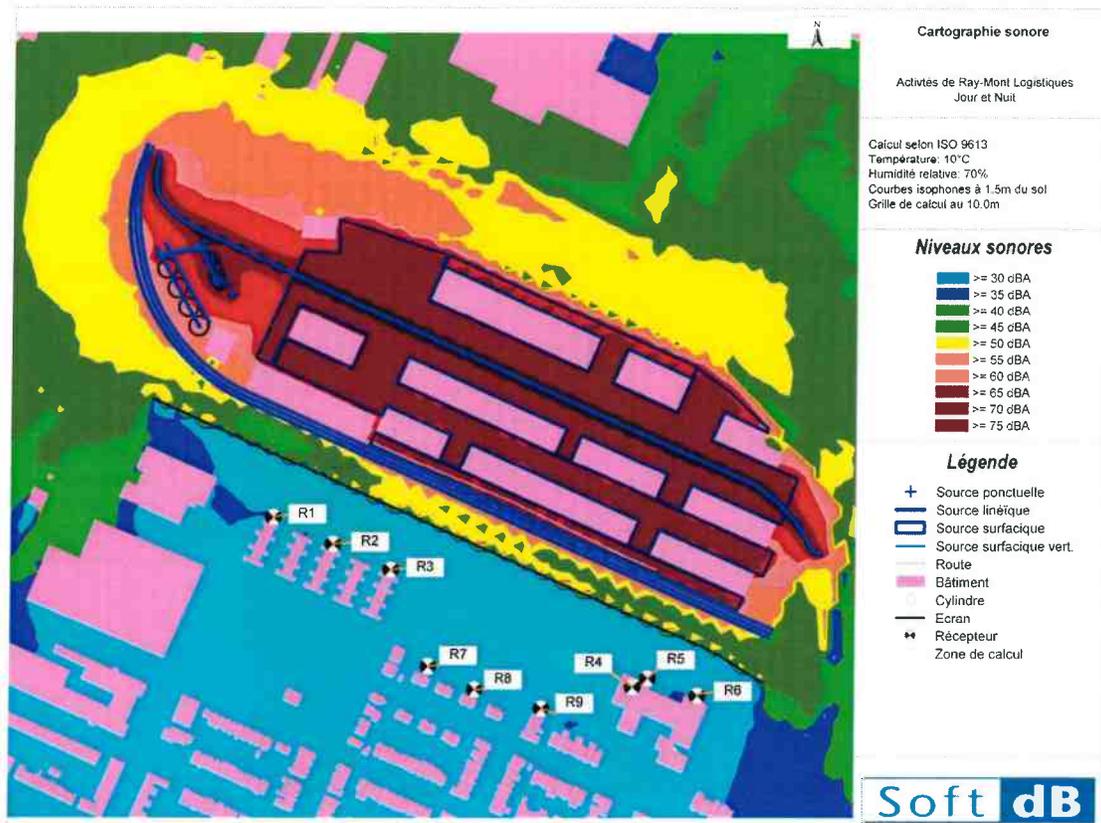


Figure 12 : Cartographie sonore des activités de Ray-Mont Logistiques seules

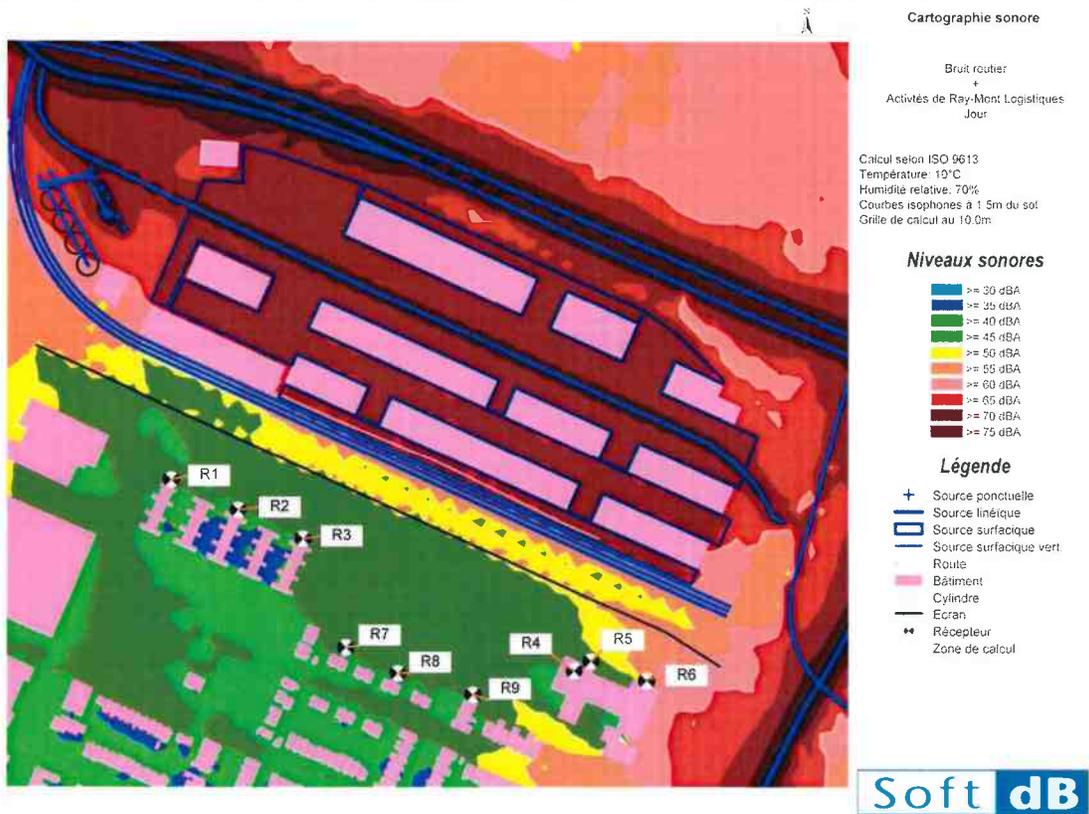


Figure 13 : Cartographie sonore du scénario 3 de jour

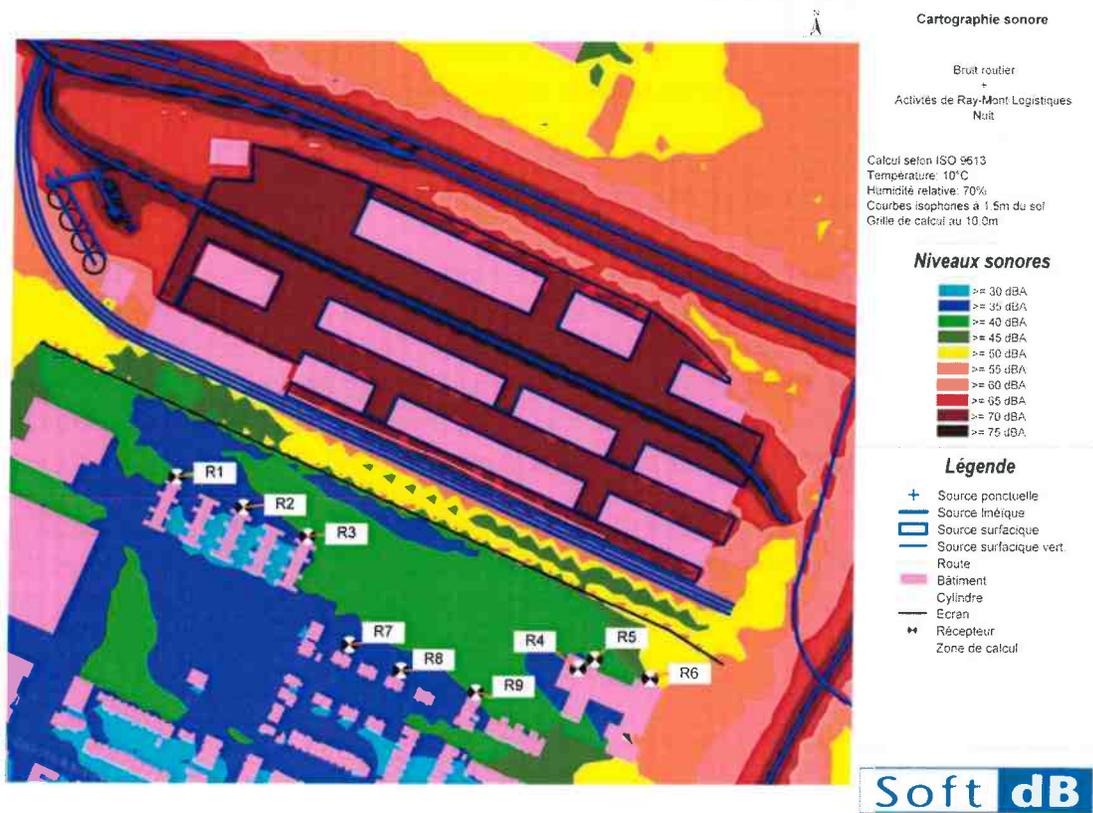


Figure 14 : Cartographie sonore du scénario 3 de nuit

8 Conclusion

L'objectif de l'étude consistait à évaluer la contribution sonore de la future zone d'activités de Ray-Mont Logistiques sur les résidences sensibles pour les futures activités sur leur site.

Les résultats des calculs montrent que la contribution sonore du site de Ray-Mont Logistiques respecte les critères de la Note d'Instructions 98-01 en tout temps et en tout point pour les périodes de jour et de nuit.

En complément, une analyse du bruit routier projeté a permis de montrer que :

- le bruit routier, avec les rangées de conteneurs et l'écran acoustique, est de l'ordre de 9 à 24 dB plus fort que les activités de Ray-Mont Logistiques de jour et de l'ordre de 4 à 17 dB de nuit;
- l'écran acoustique et la mise en place de conteneurs sur le site de Ray-Mont Logistique (en l'absence d'activités) diminuent le bruit routier de l'ordre de 2 à 10 dB de jour et de nuit;
- le niveau de bruit ambiant augmente de l'ordre de 0 à 1 dB en période de jour et de l'ordre de 0 à 2 dB en période de nuit lorsque les activités de Ray-Mont Logistiques sont en fonctionnement maximal. Ceci signifie que la contribution sonore de Ray-Mont logistiques sera inférieure au bruit routier, sans compter les autres bruits d'origine industrielle, humaine et faunique. La contribution sonore de Ray-Mont logistique sera donc inférieure au bruit résiduel en tout temps.

L'aménagement du site de Ray-Mont Logistiques aura donc un impact très positif sur le climat sonore aux bâtiments sensibles à l'ouest du site, en bloquant le bruit provenant des nouvelles infrastructures routières grâce aux rangées de conteneurs et à l'écran acoustique optimisé.

Lexique

Bruit ambiant : Ensemble de bruits habituels de diverses provenances en un lieu et une période donnée.

Bruit comportant des sons purs audibles : Tout bruit perturbateur dont l'énergie acoustique est concentrée autour d'une ou deux bandes de fréquences contiguës.

Bruit perturbateur : Tout bruit repérable distinctement du bruit d'ambiance.

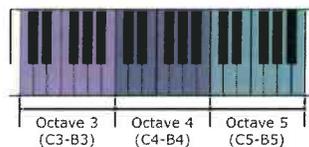
dB(A) : Unité utilisée pour exprimer le niveau sonore mesuré en imitant la réaction de l'oreille humaine.

Décibel (dB) : Le décibel est une unité sans dimension qui permet d'exprimer un niveau donné par rapport à un autre fixé comme référence.

Fréquence : Nombre de cycles par seconde contenus dans une onde sonore. La fréquence s'exprime en Hertz (Hz) et 1 Hz = 1 cycle par seconde.

Un son est caractérisé par un niveau sonore pour chaque fréquence. Pour étudier un bruit, il est nécessaire d'analyser l'ensemble du spectre (20Hz à 20 000Hz pour l'oreille humaine). Un son pur possède lui une seule fréquence.

Bandes d'octaves : bandes de fréquences normalisées de la largeur d'une octave, voir illustration sur un piano ci-dessous (source : music.stackexchange.com) :



Leq_{24h} : Niveau d'un son constant transmettant la même énergie dans un temps donné (24 heures) que le son en fluctuation.

L_{A,r,T} : niveau acoustique d'évaluation pondéré A pour un intervalle de référence d'une durée T.

Niveau de bruit équivalent (L_{eq}) : Le niveau de bruit équivalent (L_{eq}) est représentatif de la dose moyenne de bruit pendant une période de temps donnée. Ce paramètre représente le niveau de bruit continu (ininterrompu) qui fournirait la même quantité d'énergie sonore que l'ensemble des bruits fluctuants mesurés pendant la période de l'analyse.

Niveau de pression sonore : Le niveau de pression sonore est la différence entre la pression totale instantanée et la pression statique du milieu en ce même point. Le niveau de pression sonore est défini en décibel (dB). Ce paramètre est utilisé pour caractériser le bruit ressenti en un lieu donné.

Puissance acoustique : La puissance acoustique (L_w) est le paramètre qui caractérise l'énergie acoustique totale émise par une source de bruit. Par rapport au niveau de pression sonore (L_p) qui varie en fonction de la distance par rapport à la source, la puissance L_w est une caractéristique intrinsèque de la source.

Note d'instruction 98-01 du gouvernement du Québec

Partie 1 - Niveau sonore maximum des sources fixes

Le niveau acoustique d'évaluation ($L_{A(1)}$) d'une source fixe sera inférieur, en tout temps, pour tout intervalle de référence d'une heure continue et en tout point de réception du bruit, au plus élevé des niveaux sonores suivants :

1. le niveau de bruit résiduel (tel que défini dans la méthode de référence au glossaire de la partie 2), ou
2. le niveau maximal permis selon le zonage et la période de la journée, tel que mentionné au tableau suivant :

Zonage	Nuit (dB_A)	Jour (dB_A)
I	40	45
II	45	50
III	50	55
IV	70	70

CATÉGORIES DE ZONAGE

Zones sensibles

- I: Territoire destiné à des habitations unifamiliales isolées ou jumelées, à des écoles, hôpitaux ou autres établissements de services d'enseignement, de santé ou de convalescence. Terrain d'une habitation existante en zone agricole.
- II: Territoire destiné à des habitations en unités de logements multiples, des parcs de maisons mobiles, des institutions ou des campings.
- III: Territoire destiné à des usages commerciaux ou à des parcs récréatifs. Toutefois, le niveau de bruit prévu pour la nuit ne s'applique que dans les limites de propriété des établissements utilisés à des fins résidentielles. Dans les autres cas, le niveau maximal de bruit prévu le jour s'applique également la nuit.

Zones non sensibles

- IV: Territoire zoné pour fins industrielles ou agricoles. Toutefois, sur le terrain d'une habitation existante en zone industrielle et établie conformément aux règlements municipaux en vigueur au moment de sa construction, les critères sont de 50 dB_A la nuit et 55 dB_A le jour.

La catégorie de zonage est établie en vertu des usages permis par le règlement de zonage municipal. Lorsqu'un territoire ou une partie de territoire n'est pas zoné tel que prévu, à l'intérieur d'une municipalité, ce sont les usages réels qui déterminent la catégorie de zonage.

Le jour s'étend de 7 h à 19 h, tandis que la nuit s'étend de 19 h à 7 h.

Ces critères ne s'appliquent pas à une source de bruit en mouvement sur un chemin public.

Tableau 1 Exemple de stratégie de mesure du bruit¹¹

Objectif de l'évaluation	Nature de la mesure à effectuer		
	Bruit ambiant	Source stable (continue) ¹²	Source aléatoire (fluctuante)
Évaluation sommaire ¹³	<ul style="list-style-type: none"> - 5 à 10 minutes si le bruit est relativement stable (ou très faible, c'est-à-dire inférieur à 45dB le jour et 40 dB la nuit) - 20 à 60 minutes si le bruit est relativement chaotique +Prise de notes terrains	<ul style="list-style-type: none"> - 4 à 5 échantillons $L_{Aeq,30 sec}$ si l'écart des résultats < 3 dB - 8 à 10 échantillons $L_{Aeq,30 sec}$ si l'écart entre les résultats ≥ 3 et <5 dB) Indices statistiques et si justifié, analyse 1/3 oct.	20 à 60 minutes d'échantillonnage programmé le plus judicieusement possible +Prise de notes terrains +Paramètres d'évaluation du $L_{Aeq,T}$ si des termes correctifs sont applicables
Évaluation de la conformité	Couvrir l'intervalle de référence en continue ¹⁴ +Prise de notes terrains	<ul style="list-style-type: none"> - 4 à 5 échantillons $L_{Aeq,30 sec}$ si l'écart des résultats < 3 dB - 8 à 10 échantillons $L_{Aeq,30 sec}$ si l'écart entre les résultats ≥ 3 et <5 dB) Indices statistiques et si justifié, analyse 1/3 oct.	Au moins 60 minutes en continue +Prise de notes terrains (les conditions du bruit ambiant doivent être similaires à celles prévalant lors de son évaluation) +le cas échéant, les paramètres d'évaluation du $L_{Aeq,T}$
Évaluation détaillée...	Profil complet sur 12 heures de jour, 3 heures de soirée et les 9 heures de nuit, (avec les $L_{Aeq,15}$, évaluation des $L_{Aeq,T}$ et les notes terrains (jour de la semaine ou, si requis, jour de fin de semaine)	Mêmes échantillons que ceux mentionnés ci haut, mais avec en plus une mesure continue de 20 à 60 minutes avec indices statistiques par bande de 1/3 octave et toutes les notes terrains	Profil complet pour chaque heure de production au cours d'une journée. +le cas échéant, les paramètres d'évaluation du $L_{Aeq,T}$ +notes terrains
...et de long terme	Durée suffisante pour couvrir les diverses conditions de bruit ambiant et de météo	Durée suffisante pour couvrir les diverses conditions de météo	Durée suffisante pour couvrir les diverses conditions d'exploitation ou de météo

¹¹ Ces exemples sont fournis à titre indicatif seulement, chaque situation étant jugée selon ses spécificités.

¹² Un échantillon n'est valable que si la source fixe était clairement émergente pendant le relevé.

¹³ L'évaluation sommaire peut poursuivre différents buts notamment documenter une problématique, identifier une empreinte acoustique, de déterminer le niveau sonore prévalant à un moment précis ou pour planifier des mesures plus détaillées.

¹⁴ Cette mesure est faite sans exploitation de la source fixe. Elle sera souvent effectuée au moment de la journée où le bruit ambiant est au plus faible.

1. Niveau acoustique d'évaluation

1.1 Définition et description

Le niveau acoustique d'évaluation est le niveau de pression acoustique équivalent pondéré A, mesuré ou prévu, auquel on ajoute des termes correctifs. Le niveau acoustique d'évaluation est déterminé à partir de la formule suivante :

$$L_{Ae,T} = L_{Aeq,T} + K_I + K_T + K_S, \text{ où}$$

$L_{Ae,T}$ est le niveau acoustique d'évaluation pondéré A pour un intervalle de référence d'une durée T . (Voir détail à l'annexe I);

$L_{Aeq,T}$ est le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A pour un intervalle de référence T . (Voir détail à l'annexe II);

K_I est un terme correctif pour les bruits d'impact. (Voir détail à l'annexe III);

K_T est un terme correctif pour le bruit à caractère tonal. (Voir détail à l'annexe IV);

K_S est un terme correctif pour certaines situations spéciales, tels les bruits perturbateurs ou les bruits de basse fréquence (Voir détail à l'annexe V);

Remarque : Lorsque aucun terme correctif n'est applicable $L_{Ae,T} = L_{Aeq,T}$.

1.2 Durée des intervalles de référence

La durée d'un intervalle de référence T est établie conformément aux critères ou aux normes en vigueur. Lorsque la durée T n'est pas spécifiée ou qu'il est requis de la modifier pour des motifs exceptionnels, celle-ci doit alors être fixée dans le respect des règles de l'art en tenant compte à la fois des habitudes de vie des collectivités riveraines et des caractéristiques des sources sonores.

1.3 Autres paramètres, indices ou appréciations subjectives

En plus des divers paramètres requis pour évaluer le niveau acoustique d'évaluation tel que décrit à la section 1.1 (incluant les annexes auxquels cette section réfère), d'autres paramètres, indices ou appréciations subjectives peuvent s'avérer utiles voire essentiels à l'interprétation, à la validation et à l'évaluation des mesures de bruit. C'est notamment le cas pour les indices statistiques $L_{AFN,T}$,¹ ainsi que les notes terrains et les commentaires concomitants à des mesures.

2. Sélection des points d'évaluation du bruit

¹ Par exemple, le $L_{AFN,1h}$ est le niveau de pression acoustique avec pondération fréquentielle A et pondération temporelle F, dépassé pendant 95% de 1 h.

Annexe I

Explications complémentaires sur le niveau acoustique d'évaluation

Le niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ae,T}$) est un indice de l'exposition au bruit qui contient d'une part, la **description** physique du bruit $L_{Aeq,T}$, mais aussi des termes **correctifs** pour des **appréciations** subjectives du type de bruit. Par exemple, pour le bruit d'une source fixe, $L_{Ae,T}$ introduit de termes correctifs (pénalisations) de 5 dB(A) pour les sons purs (bruit à caractère tonal), des **corrections variables** pour les bruits **impulsifs** (bruits d'impact).

Si à l'intérieur d'une intervalle de référence de durée T, on retrouve des intervalles de durées variables T_1, T_2, \dots, T_n (dont la somme totale est T) comportant des caractéristiques acoustiques distinctives, il peut être alors préférable d'évaluer séparément les niveaux acoustiques d'évaluation (L_{Ae,T_i}) pour chacun de ces intervalles. Par la suite, le niveau total d'évaluation pour le segment T est calculé avec l'équation suivante :

$$L_{Ae,T} = 10 \log \left[\frac{1}{T} \sum_{i=1}^n T_i 10^{L_{Ae,T_i}/10} \right]$$

Lorsqu'une évaluation est basée sur une ou plusieurs mesures et que ces mesures sont de plus courte durée que l'intervalle de référence T, des ajustements doivent être effectués, afin que l'évaluation soit **représentative** de la période sous des conditions **normales d'exploitation**.

Lorsqu'on évalue le niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ae,T}$) pour une source spécifique, les valeurs du $L_{Aeq,T}$ et des termes correctifs K_1 , K_T et K_2 doivent isoler la **contribution** sonore attribuable à cette source spécifique. Le même principe prévaut pour la détermination du niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ae,T}$) pour un **regroupement** de sources sonores.

Si plus d'un terme correctif est **applicable** à une source sonore, seul le plus élevé est retenu pour évaluer le niveau acoustique d'évaluation.

Annexe II

Explications complémentaires concernant $L_{Aeq,T}$

$L_{Aeq,T}$ est le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A pour un intervalle de temps T qui commence à t_1 et termine à t_2 .

L'équation est la suivante :

$$L_{Aeq,T} = 10 \log \left[\frac{1}{T} \sum T_i 10^{L_{pAi}/10} \right] \text{ où}$$

L_{pAi} est le niveau de pression acoustique pondéré A pendant l'intervalle de temps T_i .

Note : Le niveau sonore équivalent $L_{Aeq,T}$ représente la moyenne énergétique d'un son au cours de la mesure. Les bruits dans l'environnement sont rarement stables; le plus souvent ils sont variables en intensité. Pour cette raison, il est nécessaire de déterminer le niveau sonore moyen d'un bruit. Pour un bruit fluctuant, le niveau $L_{Aeq,T}$ est calculé de manière à ce qu'il possède le même contenu énergétique qu'un son continu de même valeur.

Lorsque le $L_{Aeq,T}$ évalue spécifiquement la contribution sonore d'une source fixe en un point d'évaluation, le $L_{Aeq,T}$ doit être représentatif de la contribution sonore imputable à cette source.

Annexe III

Explications complémentaires concernant la correction K_I pour les bruits d'impact

Deux méthodes sont acceptées pour déterminer la correction K_I .

Méthode 1

Le terme correctif peut être obtenu **directement** en soustrayant deux paramètres mesurés par l'appareil. L'équation de correction est la suivante :

$$K_I = L_{AF_{TMS}} - L_{Aeq,T} \quad \text{où}$$

Le $L_{AF_{TMS}}$ est mesuré directement par les appareils qui **intègrent** cet indice, conformément aux normes allemandes TA Lärm et VDI 2058.

Cette correction n'est applicable que s'il y a des bruits d'impact (voir **définition**) et que la différence est plus grande que 2 dB.

Méthode 2

Si l'indice $L_{AF_{TMS}}$ n'est pas **disponible** avec un appareil de mesure, la correction K_I peut être évaluée avec l'équation suivante :

$$K_I = 10 \log \left\{ \left[\left(\frac{5 \times m}{T_{(sec)}} \right) \times 10^{L_I/10} \right] + \left[\left(\frac{T_{(sec)} - (5 \times m)}{T_{(sec)}} \right) \times 10^{L_{dBu,T}/10} \right] \right\} - L_{Aeq,T}$$

où

L_I (niveau équivalent du bruit d'impact) est le calcul de la moyenne **logarithmique** des niveaux maximum ($L_{AF_{MAX}}$) sur la réponse rapide "fast" imputables aux bruits d'impact qui se produisent durant la période de référence et qui sont **perçus** au point d'évaluation. La valeur de L_I se calcule avec l'équation suivante :

$$L_I = 10 \log_{10} \left\{ \frac{1}{m} \sum_{n=1}^m 10^{dBu_n/10} \right\} \quad \text{où}$$

dBu_n = niveau maximum ($L_{AF_{MAX}}$) sur la réponse rapide "fast" correspondant au n ème bruit d'impact durant la période de référence;

m = nombre d'impacts **admissibles** pendant la période de référence. Le nombre d'impact **admissible** est égal au nombre d'impact réel si en aucun moment la cadence des impacts est plus grande que 1 impact par 5 secondes. Cependant, **lorsque** pour une partie ou la **totalité**

de la période de référence, la cadence des impacts est plus grande que 1 impact par 5 secondes, le nombre d'impacts admissibles ne peut dépasser 1 impact par 5 secondes pour la partie ou la totalité de la période de référence.

Malgré ce qui précède, aucune correction n'est ajoutée lorsque K_1 est égal ou inférieur à 2 dB.

Annexe IV

Explications complémentaires concernant la correction K_T pour le bruit à caractère tonal

Un terme correctif K_T de 5 dB est applicable lorsqu'un bruit à caractère tonal est clairement audible et que la bande de tiers d'octave qui le comprend dépasse les bandes adjacentes d'une valeur égale ou supérieure à celles inscrites au tableau 4. Si plus d'une composante tonale répondent à ces critères, un seul terme correctif demeure applicable. Les bandes de tiers d'octave mesurées et analysées vont de 16 à 20 000 Hz.

Tableau 4 Critères pour l'application d'une correction au bruit à caractère tonal

Fréquence émergente en Hz	141 Hz et moins	141 à 440 Hz	440 Hz et plus
Bande passante de tiers d'octave	125 Hz et moins	160 à 400 Hz	500 Hz et plus
Dépassement des bandes adjacentes (dB linéaire)	15 dB et plus	8 dB et plus	5 dB et plus

Si une fréquence émergente (en Hz) du bruit à caractère tonal s'approche de la limite de deux bandes de tiers d'octave adjacentes, les critères du tableau 4 deviennent techniquement nuls. Aussi, avant de conclure qu'un terme correctif n'est pas applicable, il conviendra lors de l'analyse d'un bruit à caractère tonal, d'identifier la valeur de la fréquence émergente. Si cette fréquence s'approche de la limite de deux bandes de tiers d'octave, l'analyse en bandes plus fines (1/12 d'octave, 1/24 d'octave, FFT avec la fenêtre Hamming) peut alors s'avérer utile, voire nécessaire², pour évaluer la pertinence d'appliquer un terme correctif. L'analyse en bandes fines peut aussi s'avérer utile pour une meilleure compréhension de certaines problématiques singulières.

Malgré ce qui précède, aucune correction n'est appliquée si le niveau sonore pondéré A de la bande de tiers d'octave qui contient une fréquence proéminente est inférieur de 15 dB ou plus au niveau sonore en dB_A de tout le spectre.

² Cette analyse peut être évitée si l'existence d'une fréquence importune n'est aucunement mise en doute.

Annexe V

Informations complémentaires concernant les termes correctifs pour certaines situations spéciales, K_3

Un terme correctif peut être appliqué face à certaines situations spéciales notamment :

- 5 dB_A pour tout bruit de basse fréquence, c'est à dire un bruit dont les caractéristiques fréquentielles font que le $L_{C_{20,F}} - L_{A_{20,F}} \geq 20 \text{ dB}$; toutefois cette correction est applicable exceptionnellement si la mesure est accompagnée d'une démonstration que le bruit de basse fréquence est la cause de nuisance accrue à l'intérieur de bâtiment à vocation résidentielle ou l'équivalent;
- 5 dB_A pour tout bruit **perturbateur** comportant des éléments verbaux, musicaux ou porteurs d'information (signaux sonores).

Note: Lorsque les éléments verbaux, musicaux ou porteurs d'information constituent l'essentiel du bruit perturbateur, l'application de la pénalité ne pose pas de problème. Si tel n'est pas le cas, il faut que ces éléments contribuent significativement au bruit de la source pour que la pénalité s'applique. S'il est possible de mesurer isolément la contribution d'éléments verbaux, musicaux ou porteurs d'information en provenance d'une source sonore, cette contribution sonore ne devrait pas être de plus de 2 dB inférieur à la contribution sonore totale de la source pour justifier l'application d'une pénalité.

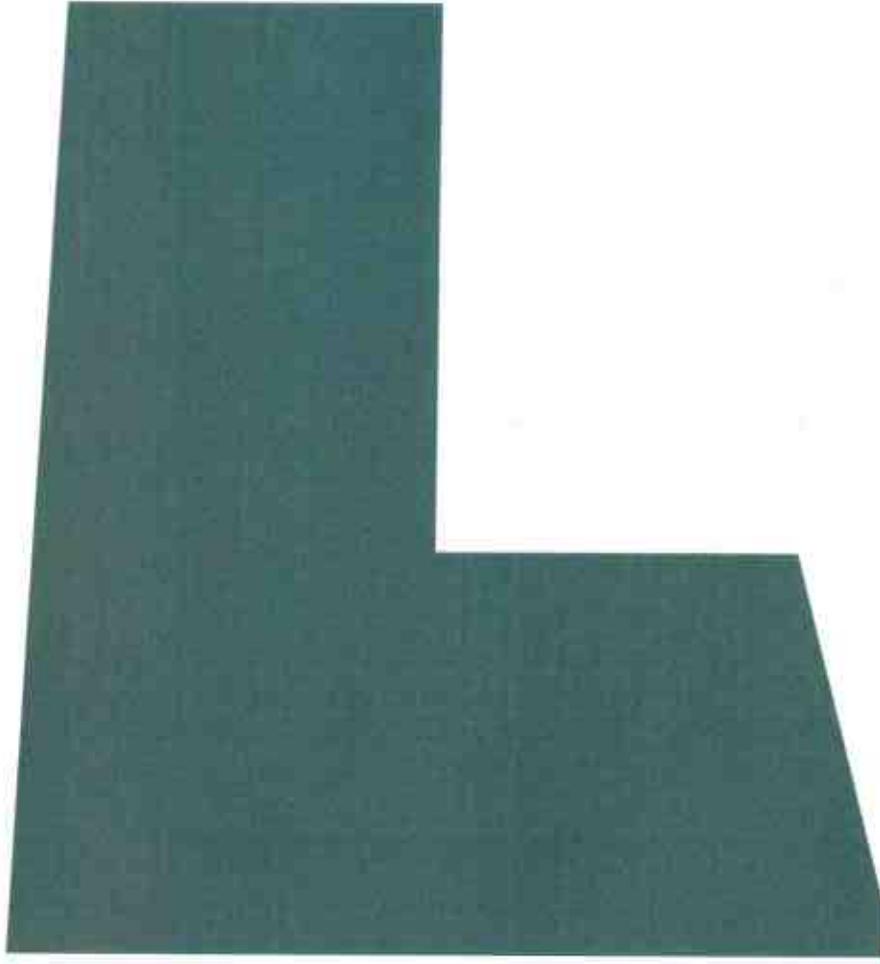
MONTREAL

300-85, rue Saint-Paul Ouest
Montréal (Québec) H2Y 3V4
514 507-3600

QUEBEC

302-511, rue Saint-Joseph Est
Québec (Québec) G1K 3B7
418 914-1508

info@groupebc2.com
groupebc2.com



ANNEXE 4

**Convention d'entiercement entre Gaia Gaia Qc Inc., Ray-Mont Logistiques Montréal Inc.,
Ray-Mont Logistiques Canada Inc., Ville de Montréal et Gowling WLG (Canada)
S.E.N.C.R.L., S.R.L.**

CONVENTION D'ENTIERCEMENT

LA PRÉSENTE CONVENTION est conclue à Montréal, Québec en date du 6 septembre 2024.

ENTRE : **GAIA QC INC.**, personne morale régie en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions (Québec)*, ayant son siège social au 5.500 – 1751 rue Richardson, à Montréal (Québec) H3K 1G6,

(ci-après « **GAIA** »)

ET : **RAY-MONT LOGISTIQUES MONTRÉAL INC.**, personne morale régie en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions (Québec)*, ayant son siège au 5.500 – 1751 rue Richardson, à Montréal (Québec) H3K 1G6,

(ci-après « **RLM** »)

ET : **RAY-MONT LOGISTIQUES CANADA INC.**, personne morale régie en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions (Québec)*, ayant son siège au 5.500 – 1751 rue Richardson, à Montréal (Québec) H3K 1G6,

(ci-après « **RLC** »)

ET : **VILLE DE MONTRÉAL**, personne morale de droit public constituée le premier (1^{er}) janvier deux mille deux (2002) en vertu de la *Charte de la Ville de Montréal*, ayant son siège social au 275, rue Notre-Dame Est, dans les ville et district de Montréal, province de Québec, H2Y 1C6

(ci-après « **MONTRÉAL** »)

(GAIA, RLM, RLC et MONTRÉAL sont ci-après collectivement désignées les « **Parties** » ou, individuellement, chacune une « **Partie** »)

ET : **GOWLING WLG (CANADA) S.E.N.C.R.L., S.R.L.**, une société en nom collectif à responsabilité limitée régie par les lois de l'Ontario et ayant une place d'affaires au 3700-1 Place Ville Marie, Montréal, province de Québec, H3B 0P4

(ci-après l'« **Agent d'entiercement** »);

ATTENDU QUE le 8 mai 2021, GAIA, RLM et RLC ont déposé une demande introductive d'instance devant la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal, dans le dossier portant le numéro 500-17-115756-218, afin de réclamer à Montréal un montant de 373 000 000\$ en compensation, suivant leurs prétentions, de ses dommages (ci-après le « **Recours en dommages** »);

ATTENDU QUE le 15 mai 2023, GAIA, RLM et RLC à la suite de modifications apportées à la réglementation de l'arrondissement Mercier- Hochelaga-Maisonneuve (« **MHM** »), ont déposé une demande de pourvoi en contrôle judiciaire devant la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal, dans le dossier portant le numéro 500-17-125150-238, afin de contester la validité desdites modification- (ci-après le « **Pourvoi-bruit** »);

ATTENDU QUE les Parties s'apprêtent à signer une transaction afin de régler le litige les opposant dans le Recours en dommages (500-17-115756-218) et dans le Pourvoi-bruit (500-17-125150-238) (ci-après la « **Transaction** »);

ATTENDU QUE la Transaction prévoit notamment le versement par Montréal à GAIA d'une somme de dix-sept millions de dollars canadiens (17 000 000\$) placée en fidéicommiss;

ATTENDU QUE les Parties souhaitent remettre temporairement entre les mains de l'Agent d'entiercement **cette somme de dix-sept millions de dollars canadiens (17 000 000 \$)** (ci-après la « **Considération monétaire** »), le tout selon les termes et conditions de la présente convention d'entiercement (ci-après la « **Convention d'entiercement** »);

EN CONSÉQUENCE, les Parties conviennent de ce qui suit :

1. ENTIERCEMENT

- 1.1. MONTRÉAL versera dans les **trente jours (30)** jours suivant **la signature de la Transaction** par les parties, la Considération monétaire à l'Agent d'entiercement en fidéicommiss. Préalablement à la transmission de la Considération monétaire à l'Agent d'entiercement, ce dernier aura confirmé par avis écrit aux Parties, avoir ouvert un compte en fidéicommiss au sein d'une banque canadienne ou une institution de dépôts autorisée en vertu de la *Loi sur les institutions de dépôts et la protection des dépôts*. L'Agent d'entiercement convient de détenir la Considération monétaire conformément aux modalités et conditions de la présente Convention d'entiercement.
- 1.2. Les Parties consentent à la création d'un patrimoine d'affectation et acceptent que la Considération monétaire constitue un patrimoine d'affectation autonome.
- 1.3. L'Agent d'entiercement conservera la Considération monétaire en fidéicommiss et les Parties donnent instruction conjointe à l'Agent d'entiercement de déboursier la Considération monétaire aux parties ci-après désignées lors de la survenance du premier des événements suivants :
 - 1.3.1. À GAIA sur réception d'un avis d'une Partie ou des deux Parties l'informant qu'un avis de règlement ou d'un désistement relativement au Recours en dommages et au Pourvoi-bruit a été déposé aux dossiers de la Cour et que la Considération monétaire peut être libérée. Dans l'éventualité où l'avis serait transmis par une seule Partie, celui-ci doit être accompagné d'une preuve de dépôt des avis de règlement ou désistement pour le

Recours en dommages et le Pourvoi-bruit, d'une copie de ceux-ci ainsi que d'une preuve de notification de cet avis à l'autre Partie. Dans un tel cas, le déboursé pourra être effectué à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures ouvrables suivant la réception de l'avis par l'Agent d'entiercement, à moins que l'autre partie ne soulève, avant cette échéance, un motif valide pour s'objecter à la libération ; ou

1.3.2. À MONTREAL sur réception d'un avis de la part des deux Parties que la Transaction est annulée et que la Considération monétaire peut être libérée

Nonobstant le paragraphe 1.3 de la présente Convention d'entiercement, l'Agent d'entiercement pourra déboursier la Considération monétaire suivant des instructions écrites communes des Parties (ci-après une « **Entente commune** »).

2. PLACEMENT DE LA CONSIDÉRATION MONÉTAIRE

2.1. Jusqu'à sa libération conformément à la présente Convention d'entiercement, la Considération monétaire devra être investie dans un titre émis ou garanti par le gouvernement du Canada, du Québec ou d'une autre province canadienne ou de titres émis ou garantis par une municipalité d'une durée initiale de trois [3] mois et qui pourra par la suite être renouvelé par périodes de trente (30) jours chacune. Les intérêts qui auront été cumulés sur la Considération monétaire seront crédités par l'Agent d'entiercement à la Considération monétaire.

3. HONORAIRES ET DÉBOURS DE L'AGENT D'ENTIERCEMENT

3.1. Les honoraires de l'Agent d'entiercement quant à l'exécution de ses obligations aux termes de la présente Convention d'entiercement, ainsi que tous les débours engagés par lui à ce titre, incluant tout honoraire ou autre montant imputé au compte ou à l'égard de la Considération monétaire sont payés entièrement par GAIA, RML et RLC, ces montants ne seront en aucun cas déduits de la Considération monétaire. Cette obligation de paiement demeure en vigueur nonobstant la résiliation de l'entiercement ou la décharge et la libération de l'Agent d'entiercement.

4. DÉMISSION ET DESTITUTION DE L'AGENT D'ENTIERCEMENT

4.1. L'Agent d'entiercement peut démissionner à tout moment, en donnant aux Parties un préavis écrit en ce sens pas moins de quinze (15) jours ouvrables avant la date d'effet de sa démission; les Parties, d'un commun accord, peuvent également destituer l'Agent d'entiercement à tout moment, en donnant à l'Agent d'entiercement un avis écrit de sa destitution signé par chacune d'elles, pas moins de dix (10) jours ouvrables avant la date d'effet de celle-ci. L'Agent d'entiercement qui cesse d'agir à ce titre en vertu des présentes est libéré de toutes ses obligations et responsabilités pour l'avenir. Le nouvel Agent d'entiercement devra être nommé d'un commun accord par les Parties ou à défaut, par le Tribunal;

4.2. Advenant sa démission ou sa destitution selon ce qui précède, l'Agent d'entiercement remet le solde de la Considération monétaire détenue en fidéicomis à la date d'effet de sa démission ou de sa destitution, à la personne que désignent les Parties d'un commun accord dans un écrit signé par chacun d'eux et remis à l'Agent d'entiercement au moins trois (3) jours ouvrables avant la date d'effet de sa démission ou de sa destitution (ci-après « **l'Avis de transfert** »). Si l'Avis de transfert n'est pas remis par les Parties à l'Agent d'entiercement, conformément aux dispositions

de cet article 4, l'Agent d'entiercement remet alors le solde de la Considération monétaire détenue en fidéicomis à la date d'effet de sa démission ou de sa destitution à un conseiller juridique de son choix, aux frais de GAIA, RML et RLC.

5. OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DE L'AGENT D'ENTIERCEMENT

5.1. Les seules obligations de l'Agent d'entiercement à l'égard des Parties, en vertu de la présente Convention d'entiercement, consistent à détenir, conserver, placer et traiter la Considération monétaire conformément aux modalités et conditions des présentes, l'Agent d'entiercement n'est tenu d'aucune autre obligation à leur égard, y compris toute obligation tacite ou implicite, et aucune telle obligation ne peut lui être attribuée en vertu des présentes. Les dispositions suivantes régissent l'exécution par l'Agent d'entiercement de ses obligations aux termes des présentes :

5.1.1. L'Agent d'entiercement n'a aucune obligation à l'égard de toute réclamation ou directive de paiement portant sur un montant qui excède le montant de la Considération monétaire qu'il détient à tout moment et il ne débourse que la Considération monétaire qu'il détient à ce moment en vertu des présentes.

5.1.2. L'Agent d'entiercement n'est aucunement lié, régi ou touché par :

a) tout contrat intervenu entre les Parties et les documents accessoires ou connexes à celle-ci, autre que les dispositions que renferme la présente, pour ce qui est des sujets dont elle traite; ou

b) toute modification apportée à la présente Convention d'entiercement, toute renonciation à l'application de ses dispositions ou la résiliation de celle-ci (sauf tel que prévu expressément à la présente) ou sa répudiation ou annulation, à moins qu'elle ne soit constatée par un écrit signé par toutes les Parties à la présente, y compris l'Agent d'entiercement.

5.1.3. L'Agent d'entiercement n'est pas tenu de prendre connaissance d'un quelconque défaut ou de poser quelque geste en raison de ce défaut ou de faire respecter toute obligation de quiconque, que ce soit par la voie de procédures judiciaires ou par tout autre moyen.

5.1.4. L'Agent d'entiercement ne débourse ou n'engage aucun de ses propres fonds ou biens dans l'exécution de ses services en vertu de la présente et il n'est tenu de poser aucun geste, y compris entamer des poursuites judiciaires, à moins d'être satisfait, à sa seule et entière appréciation, que tous les coûts et frais afférents sont couverts.

5.1.5. L'Agent d'entiercement est en droit d'agir en fonction de toute demande, requête ou renonciation ou de tout avis, consentement, reçu, accusé de réception, réceptionné, certificat, ordonnance, demande ou autre écrit qui lui est remis, et de s'y fier, y compris, sans s'y limiter tout avis de réclamation ou avis de contestation, qui prétend ou semble avoir été signé par la partie compétente ou en son nom, et l'Agent d'entiercement n'est aucunement tenu i) du caractère suffisant, de l'exactitude, de l'authenticité ou de la validité d'une telle demande, requête ou renonciation ou d'un tel avis, consentement, reçu, accusé de réception, réceptionné, certificat, ordonnance, demande ou autre écrit, ii) de la forme ou

- la signature d'un tel document, ou iii) de l'identité de toute personne, incluant toute Partie à la présente, qui signe ou lui remet celui-ci ou son pouvoir ou droit de le faire. Sans limiter la portée générale de ce qui précède, l'Agent d'entiercement n'est pas tenu de vérifier l'exactitude de tout renseignement que renferme tout tel document, ni d'enquêter quant à la validité ou l'authenticité de tout document qui lui est remis et qu'il croit raisonnablement avoir été signé par la (les) personne(s) en droit de le faire. L'Agent d'entiercement pourra tenir pour acquis que toute personne prétendant donner un avis ou des instructions conformément aux dispositions des présentes a été dûment autorisée à le faire.
- 5.1.6. L'Agent d'entiercement peut demander conseil à tout conseiller juridique indépendant quant à toute question ou tout différend portant sur l'interprétation d'une disposition de la présente Convention d'entiercement ou ses obligations aux termes de celle-ci et il est pleinement dégagé et exonéré de toute responsabilité s'il suit les avis et les directives qui lui sont ainsi donnés, sauf en cas de faute intentionnelle ou de faute lourde.
- 5.1.7. Sauf faute intentionnelle ou faute lourde, l'Agent d'entiercement n'encourra aucune responsabilité dans l'exercice de ses fonctions aux termes de cette Convention. Sans limiter la portée générale de ce qui précède, l'Agent d'entiercement est dégagé et exonéré de toute responsabilité lorsqu'il agit conformément aux dispositions de la présente Convention d'entiercement, y compris à l'égard de toute perte ou diminution de valeur de la Considération monétaire, que ce soit en raison de la faillite ou de l'insolvabilité de toute institution financière auprès de laquelle la Considération monétaire est déposée ou placée ou pour toute autre raison.
- 5.1.8. MONTRÉAL reconnaît que Gowling WLG (Canada) S.E.N.C.R.L., s.r.l. agit à titre de conseiller juridique de GAIA, RLM et RLC et renonce irrévocablement à invoquer tout conflit d'intérêt basé sur la participation de Gowling WLG (Canada) S.E.N.C.R.L., s.r.l. à la présente Convention d'entiercement, et tendant à faire déclarer Gowling WLG (Canada) S.E.N.C.R.L., s.r.l. ou un membre de ce cabinet inhabile à représenter GAIA, RLM, RLC ou un tiers dans toute cause impliquant GAIA, RLM et/ou RLC ou ses représentants, actionnaires, dirigeants, employés et mandataires ainsi que toute autre personne physique et/ou entité y étant liée, à l'exception (i) de toute cause impliquant MONTRÉAL, tant que Gowling WLG (Canada) S.E.N.C.R.L., s.r.l. n'est pas libérée comme « Agent d'entiercement » aux termes du paragraphe 8.1 de la présente Convention d'entiercement et (ii) de tout litige en lien avec la Convention d'entiercement.
- 5.1.9. En cas de réclamation, différend, désaccord ou mésentente entre l'une ou l'autre des Parties à cette Convention d'entiercement ou toute autre personne, résultant en une réclamation effectuée en relation avec les sommes ou documents qui font l'objet des présentes ou dont l'issue pourrait affecter la Considération monétaire, l'Agent d'entiercement peut, à sa seule discrétion, refuser de donner suite, en totalité ou en partie, à toute demande des Parties tant et aussi longtemps que la réclamation, le différend, le désaccord ou la mésentente ne sera pas réglé et en agissant ainsi, l'Agent d'entiercement peut également choisir de n'effectuer aucune remise des documents ou sommes et s'abstenir de poser quelque geste que ce soit à l'égard de la Considération monétaire sans qu'elle n'encoure aucune responsabilité, de quelque façon que ce soit, envers quelque personne que ce soit, pour son défaut ou son refus de satisfaire à des demandes

conflictuelles ou qui font l'objet d'une contestation. L'Agent d'entiercement est autorisé à s'abstenir de poser quelque geste que ce soit et de refuser d'agir jusqu'à ce que :

5.1.9.1. le droit des parties mises en cause par la réclamation, le différend, le désaccord ou la mécontente ait fait l'objet d'une adjudication finale devant le forum compétent et que la décision ait force de chose jugée; ou

5.1.9.2. ladite réclamation, différend, désaccord ou mécontente ait fait l'objet d'une transaction entre les parties intéressées.

5.1.10. Les Parties aux présentes reconnaissent que l'Agent d'entiercement agit aux termes des présentes afin d'accommoder les Parties uniquement à titre d'Agent d'entiercement et ne peut être tenu responsable de la suffisance ou de la validité des dispositions des présentes.

6. DIRECTIVES CONJOINTES ET ORDONNANCE JUDICIAIRE

6.1. Nonobstant toute autre disposition de la présente Convention d'entiercement, l'Agent d'entiercement dispose de la Considération monétaire conformément aux dispositions des présentes ou conformément aux directives écrites qui sont signées et qui lui sont remises par les Parties, agissant de concert. L'Agent d'entiercement respecte tout jugement, ordonnance ou décret d'un tribunal compétent (ci-après désignés collectivement une « **Ordonnance judiciaire** ») et s'y conforme et il n'engage aucunement sa responsabilité en ce faisant, que ce soit à l'égard des Parties à la présente ou d'un tiers, et ce, nonobstant le fait que cette Ordonnance judiciaire soit infirmée, modifiée ou annulée par la suite.

7. INDEMNISATION DE L'AGENT D'ENTIERCEMENT

7.1. Les Parties conviennent solidairement d'indemniser et de dédommager l'Agent d'entiercement ainsi que ses associés, employés et mandataires à l'égard de toute perte, réclamation et dépense, et de tous dommages-intérêts que ce soit, y compris les honoraires et débours raisonnables des conseillers juridiques, qui découlent directement ou indirectement de la présente Convention d'entiercement, des services de l'Agent d'entiercement en vertu de celle-ci ou des fonds ou autres biens détenus par lui aux termes de la présente, ou qui s'y rapportent ou sont occasionnés en raison de ceux-ci, y compris à l'égard de toutes taxes, intérêts ou pénalités réclamés ou cotisés par une autorité fiscale quant à la Considération monétaire, sauf toutefois dans la mesure où ces pertes, réclamations, dépenses ou dommages-intérêts, ou ce passif, sont attribuables à la négligence grossière de l'Agent d'entiercement. Les Parties sont notamment tenues solidairement, et ce, sans limiter la portée générale de ce qui précède, de rembourser toutes les dépenses, de quelque nature, engagées par l'Agent d'entiercement, ses associés, employés et mandataires, ou pour leur compte, relativement à l'étude, la préparation ou la contestation de tout litige ou de toute procédure à cet égard. Sans délai après réception par l'Agent d'entiercement de tout avis l'informant d'une demande ou réclamation ou de l'institution d'une action, poursuite ou procédure quelconque à l'égard de laquelle il entend faire une réclamation contre les Parties à la présente ou l'une d'elles, l'Agent d'entiercement doit en informer les autres Parties par avis écrit; toutefois, le défaut de donner rapidement cet avis ne dégage aucunement les autres Parties de leur responsabilité envers l'Agent d'entiercement aux termes de la présente. Nonobstant toute autre disposition de la présente, les obligations des

Parties en vertu de cet article demeurent en vigueur nonobstant la résiliation de l'entiercement ou la décharge et la libération de l'Agent d'entiercement.

8. QUITTANCE ET LIBÉRATION DE L'AGENT D'ENTIERCEMENT

- 8.1. L'Agent d'entiercement est de ce fait libéré de toute responsabilité et obligation en vertu de la présente Convention d'entiercement à la survenance de la première des deux dates suivantes, soit a) la date à laquelle prend effet la démission ou la destitution de l'Agent d'entiercement, conformément aux dispositions de la présente, soit b) la date à laquelle la totalité de la Considération monétaire est remise et payée suivant les exigences de la présente, sauf toutefois pour ce qui est de la responsabilité qui est attribuable à sa négligence grossière survenue avant cette date.

9. AVIS

- 9.1. Tout avis ou autre document et toutes instructions ou directives (ci-après désignés collectivement un « **Avis** ») dont la remise est permise ou exigée en vertu de cette Convention d'entiercement doit être donné par écrit et respecter l'une des conditions suivantes : être remise en main propre ou par messagerie; être envoyée par courrier recommandé prépayé; ou être envoyée par courriel ou autre mode de transmission électronique qui en est l'équivalent fonctionnel, et les frais (s'il en est) doivent être prépayés.

Tout Avis doit être envoyé au destinataire visé à l'adresse qui figure ci-dessous :

À GAIA, RLM et RLC :

Ray-Mont Logistiques International Inc.
5.500 – 1751 rue Richardson, Montréal (Québec) H3K 1G6
À l'attention de : Charles Raymond
Courriel : charles.raymond@ray-mont.com

À MONTRÉAL :

Gagnier Guay Biron
Service des affaires juridiques (affaires civiles) de la Ville de Montréal
À l'attention de Patrice Guay et Cainnech Lussiaà-Berdou :
Courriels : notification@montreal.ca et cainnech.lussiaa-berdou@montreal.ca

À l'Agent d'entiercement :

Gowling WLG (Canada) S.E.N.C.R.L., s.r.l.
3700-1, Place Ville Marie
Montréal (Québec) H3B 3P4 Canada
À l'attention de : Me Jean-Francois Vadeboncoeur
Courriel : jean-francois.vadeboncoeur@ca.gowlingwlg.com

- 9.2. Tout Avis qui est transmis suivant les dispositions de cet article et livré pendant les heures normales d'affaires un jour ouvrable est réputé avoir été reçu le jour de sa livraison; par contre, un Avis qui est transmis ou remis un jour qui n'est pas un jour ouvrable ou après les heures

normales d'affaires un jour ouvrable, est réputé avoir été reçu au cours du prochain jour ouvrable.

10. CALCUL DES DÉLAIS

Aux fins de calcul des délais en vertu de cette Convention d'entiercement, le premier jour du délai n'est pas compté, mais le dernier l'est; aux fins du calcul du délai de contestation, les jours qui ne sont pas des jours ouvrables sont comptés. Toutefois, lorsque le dernier jour est un jour qui n'est pas un jour ouvrable, le délai est prorogé jusqu'au prochain jour ouvrable; et tout geste qui doit être posé en vertu de cette Convention d'entiercement un jour qui n'est pas un jour ouvrable doit alors être posé le prochain jour ouvrable.

11. NATURE DE LA CONVENTION

La présente Convention d'entiercement constitue un contrat innommé *sui generis* qui renferme l'entente intégrale entre les Parties quant à son objet. Sans limiter la portée générale de ce qui précède :

- a) Cette Convention d'entiercement ne constitue pas et n'est pas réputée constituer un contrat de « dépôt » au sens des articles 2280 et suivants du *Code civil du Québec* (le « **Code civil** »), et l'Agent d'entiercement ne doit pas être considéré un « dépositaire » au sens du *Code civil* ou tenu des obligations auxquelles est assujéti le « dépositaire » en vertu de celui-ci.
- b) L'Agent d'entiercement n'est pas chargé de « l'administration du bien d'autrui » telle que cette expression est utilisée au Titre Septième du *Code civil* et les dispositions de ce Titre ne s'appliquent pas à son égard.
- c) L'Agent d'entiercement n'est pas le mandataire de l'une ou l'autre des Parties et il n'est pas tenu des obligations du « mandataire » énoncées au Chapitre IX du *Code civil*.

12. AUTONOMIE DES CLAUSES

Chaque disposition de cette Convention d'entiercement est susceptible de disjonction et une déclaration par un tribunal compétent qu'une disposition ou une partie de celle-ci est nulle ou non exécutoire ne saurait toucher la validité ou le caractère exécutoire de toute autre disposition de la Convention d'entiercement, sous réserve des dispositions de l'article 1438 du *Code civil*.

13. LOI APPLICABLE

Cette Convention d'entiercement est régie et s'interprète conformément aux lois de la province de Québec et aux lois du Canada qui y sont applicables, à l'exclusion toutefois des lois ou des règles de conflit des lois qui exigent l'application des lois d'un autre territoire. Les Parties conviennent par les présentes de façon irrévocable et inconditionnelle de se soumettre à la compétence exclusive des tribunaux de la province de Québec et elles élisent domicile dans le District judiciaire de Montréal quant à tout différend portant sur la présente Convention d'entiercement ou en découlant, y compris, sans restriction, tout différend quant à sa validité ou son interprétation, ou quant à l'exercice de tout droit ou de l'exécution de toute obligation en vertu de la présente.

14. MODIFICATIONS

Cette Convention d'entiercement ne peut être modifiée, complétée ou changée qu'au moyen d'un écrit

signé en bonne et due forme par chacune des Parties contractantes ou pour son compte.

15. TITRES

Cette Convention d'entiercement comprend des titres uniquement pour en faciliter la lecture et non aux fins de son interprétation.

16. PLURALITÉ D'EXEMPLAIRES

Cette Convention d'entiercement peut être signée par une Partie sur un exemplaire (y compris ceux transmis par courriel) qui ne revêt pas la signature des autres Parties; chaque exemplaire ainsi signé par une Partie est réputé être un original et tous les exemplaires ensemble constituent une seule et même convention. Les exemplaires peuvent être transmis par courriel ou tout autre moyen électronique et les Parties adoptent toute signature ainsi reçue comme la signature originale respective des Parties.

17. PRÉAMBULE ET ANNEXES

Le préambule et les annexes à cette Convention d'entiercement y sont intégrés par renvoi et ils en font partie intégrante.

18. CESSIBILITÉ

Aucune des Parties n'a le droit de céder cette Convention d'entiercement ou l'un quelconque de ses droits ou l'une de ses obligations, en totalité ou en partie, sans le consentement préalable écrit des autres Parties, y compris l'Agent d'entiercement, sous peine de nullité. Sous réserve de ce qui précède, la présente Convention d'entiercement lie les Parties et leurs successeurs et cessionnaires autorisés respectifs et est stipulée à leur avantage.

19. RENONCIATION

Aucune renonciation à l'application d'une disposition de cette Convention d'entiercement n'est valable à moins d'être effectuée par écrit et signée par toutes les Parties à la présente. Aucune renonciation à l'application d'une disposition de cette Convention d'entiercement ne saurait constituer une renonciation à l'application de toute autre disposition de celle-ci. Toute renonciation à l'application d'une disposition de cette Convention d'entiercement ne saurait constituer non plus une renonciation permanente à moins qu'il n'en soit expressément prévu autrement. Tout défaut par une des Parties à cette Convention d'entiercement d'exiger à tout moment la stricte exécution d'une obligation prévue par cette Convention d'entiercement ne saurait en aucun cas être réputé constituer une renonciation pour l'avenir à ses droits d'exiger la stricte exécution de la Convention d'entiercement ou d'une obligation qui y est prévue.

20. COMPLÉMENTARITÉ

Les Parties conviennent, à l'occasion et en tout temps après la signature de la présente, à la demande de l'Agent d'entiercement, de poser tout geste et de signer tous autres documents et écrits qui peuvent être raisonnablement requis par l'Agent d'entiercement pour parfaire et exécuter pleinement les modalités et le but de cette Convention d'entiercement.

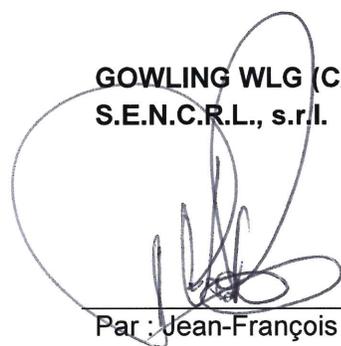
EN FOI DE QUOI, les Parties ont signé la présente Convention d'entiercement à la date indiquée à la première page.

**GAIA QC INC., RAY-MONT
LOGISTIQUES MONTRÉAL INC. et
RAY-MONT LOGISTIQUES
CANADA INC.**



Par : Charles Raymond, président

**GOWLING WLG (CANADA)
S.E.N.C.R.L., s.r.l.**



Par : Jean-François Vadeboncoeur,
associé

VILLE DE MONTRÉAL

Par : Claude Carette, Directeur
général adjoint, urbanisme, mobilité
et infrastructures