

Olivier Sansfaçon-Lévesque

Mémoire : Site Ray-Mont Logistiques – Secteur Assomption Sud

Pour l'Office de consultation publique de Montréal

7 novembre 2024

Aux commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal,

Je suis un résident du quartier Maisonneuve (Viauville), depuis quelques années. J'habite à 200 mètres du site du Promoteur (Ray-Mont Logistiques). Je tiens à partager mon opinion quant à l'entente entre la Ville de Montréal (document 4.2¹) et concernant le règlement 89 que la Ville doit adopter suite à cette entente. Mon mémoire porte sur l'aménagement du site tel que proposé par le Promoteur (document 3.1), et sur les dérogations pour le projet « RML 2024 » telles qu'apparaissant dans le document de présentation de la Ville du 16 octobre 2024 (document 4.1). Depuis que le Promoteur a commencé son opération, il y a beaucoup de frustrations chez les gens du quartier qui ne se sentent pas entendus par le Promoteur. Je présente ici quelques points problématiques au sujet de l'entente actuelle, devant mener à des dérogations.

1. Le talus

Sur le plan (croquis) d'aménagement du Promoteur (document 3.1, p.8), le talus déjà existant sera démolé. Celui-ci rempli déjà un rôle important pour réduire le bruit des opérations qui se déroulent jusqu'à hauteur de celui-ci. L'entente stipule qu'un mur sera construit sur le terrain que la Ville compte acquérir au CN, aux frais de la ville, avant 2030. Deux sources de bruit sont ici à considérer, hormis le bruit de la machinerie et du transport qui sera certainement accentué, 1) le son métallique des conteneurs dû aux impacts lors de la manutention, et 2) le bruit des klaxons des opérateurs. Les employés klaxonnent très souvent, peut-être à des fins de communication entre les opérateurs. Cette source de bruit très dérangeante n'a pas été soulevée dans l'analyse des niveaux de bruit effectuée par Soft dB présentée en annexe au document 3.1. Pour justifier la destruction du présent talus, le Promoteur, par l'intermédiaire de l'urbaniste de BC2 Sylvain Gariépy pendant la présentation du 16 octobre, a dit qu'il pourrait y avoir des problèmes de réverbération entre le mur à construire par la Ville et le talus. La source de bruit étant ici la future gare de triage du CN. Je rappelle que :

- 1) Cette explication ne repose sur aucune analyse sonore.

Et j'affirme que :

- 2) Cette justification est illogique.

En effet, pendant la présentation du 16 octobre, le Promoteur a affirmé que le mur de conteneur atténuait le bruit des activités. Ainsi, que le bruit soit réverbéré par le talus ou par

¹ Tous les numéros de documents cités correspondent à la liste de l'adresse suivante, telle que consultée le 6 novembre 2024 : <https://ocpm.qc.ca/fr/ray-montlogistiques/documentation>

le mur de conteneur, l'effet sera sensiblement le même. En fait, l'effet d'absorption et de dissipation du son est supérieur avec un couvert végétal. Le talus est actuellement couvert d'herbes et d'arbustes, et il pourrait y avoir des arbres comme il sera discuté plus loin. Il n'y a pas de raison d'enlever le talus sous le prétexte que cela permettrait d'éviter des nuisances sonores dues à la réverbération (voir Annexe 1).

Moi-même, et un bon nombre de citoyens et de citoyennes avec qui je me suis entretenu à ce sujet, **nous sommes d'avis que le talus devrait demeurer**. Il s'agit d'une bonne façon pour le Promoteur de montrer sa bonne volonté de coopérer avec les citoyens du quartier, en faisant sa part pour atténuer le bruit et autres nuisances visuelles.

2. Nombre d'arbres et îlot de chaleur

Avec le port de Montréal qui est asphalté au sud et le terrain du Promoteur qui pourrait être minéralisé, le quartier semble avoir tout ce qu'il faut pour être un véritable îlot de chaleur. La végétation contribue grandement à atténuer les vagues de chaleur en été. Le règlement 89 propose une dérogation du nombre d'arbres que le Promoteur devra planter compte tenu de la surface de son terrain et des règlements de l'arrondissement. Le nombre d'arbres devant être légalement planté passerait de 1794 à 134 (document 4.1). Le nouveau nombre est dérisoire considérant la très grande surface du terrain. Aussi, comme le Promoteur compte minéraliser l'entièreté de la surface de son terrain, les arbres seraient plantés principalement en bordure (document 3.1, p.11), ce qui ne permet pas un couvert vert sur la surface minéralisée responsable de l'îlot de chaleur. Les toits verts apparaissent comme une mesure insuffisante pour contrer l'îlot de chaleur, notamment parce que le taux d'implantation des bâtiments est réduit à 3 % (document 4.1).

Selon moi :

- 1) Il faudrait que le Promoteur soit en mesure de respecter le nombre d'arbres pour respecter les règlements de l'arrondissement
- 2) La conservation du talus déjà existant permettrait d'avoir un espace additionnel pour planter des arbres le long de la limite ouest du terrain.

3. Incertitudes : Silos, trains, et marchandises

Lors de la séance de questions du 16 octobre 2024,

- 1) Le Promoteur n'a pas été en mesure de fournir des chiffres concernant le nombre de voyages estimé de trains par jour ou semaine.
- 2) Le Promoteur n'a pas été en mesure de fournir des projections du bruit des silos qu'il veut installer sur son terrain (moteurs).

- 3) Mais plus important encore, le promoteur n'a pas été en mesure de rassurer la population concernant le type de produits transportés.

À cet effet, le promoteur a dit qu'il transportait principalement de la marchandise pour l'agriculture et la foresterie. Je tiens à rappeler les terribles événements qui se sont déroulés à Beyrouth le 4 août 2020. Une explosion catastrophique a tué des centaines de personnes et blessé des milliers, sans compter les répercussions sur l'environnement. Le produit qui est la source de l'explosion est un produit agricole utilisé dans les engrais, le nitrate d'ammonium². Il n'y a aucune façon à la ville de vérifier le contenu transporté, il n'y a aucune preuve que les produits transportés par le promoteur ne représentent pas une source de danger (explosion, incendie, toxicité et autre) pour les citoyens.

Récemment, un incendie de piles de lithium dans le port de Montréal a permis de voir que la ville n'a aucun protocole pour gérer ce genre de catastrophes. Il a fallu plusieurs heures pour qu'il y ait un avertissement qui soit lancé pour recommander le confinement aux citoyens résidant à proximité. Cela signifie que pendant plusieurs heures, des centaines de citoyens ont respiré des fumées nocives.

Le manque de transparence du Promoteur concernant le bruit, mais surtout concernant la sécurité des installations ne permet pas d'envisager qu'une extension de l'activité de celui-ci soit effectuée dans le respect de la santé des citoyens. Le manque flagrant de prévention des accidents représentant un danger pour la santé, la sécurité et l'environnement est préoccupant.

4. Le mur antibruit (éventuel) considérations financières et sonores

Selon le plan en coupe apparaissant dans le rapport de Soft dB (document 3.1, p.14), le mur serait de 11,90 mètres, mais à cela nous devons ajouter environ 3 mètres additionnels correspondant à un aménagement en terre, un remblai, soutenu du côté est par des blocs de ciment, et soutenu du côté ouest en partie par des blocs de roc et un remblai. Au total, le mur mesurerait environ 15 mètres de hauteur. En comparaison, la hauteur standard d'un mur antibruit est d'environ 5 mètres, comme ce que nous trouvons le long des autoroutes. À titre comparatif, le mur antibruit en construction à Longueuil coûtera entre 20 et 25 millions de dollars pour une longueur totale de 1,4 kilomètre³. Si le mur antibruit pouvant être construit sur le terrain de la Ville sera moins long, sa hauteur demande des

² « Explosions à Beyrouth: le nitrate à l'origine du drame », consulté le 7 novembre 2024 : <https://www.lapresse.ca/international/moyen-orient/2020-08-04/explosions-a-beyrouth-le-nitrate-a-l-origine-du-drame.php>

³ « Route 115 : le mur antibruit coûtera entre 20 et 25 M\$ », consulté le 7 novembre : <https://www.lecourrierdusud.ca/route-116-le-mur-antibruit-couter-a-entre-20-et-25-m/>

considérations additionnelles. Le prix d'un tel mur pourrait se rapprocher des sommes qui seront déboursées pour le mur de Longueuil. Ce montant représente une somme équivalente à laquelle Ray-Mont Logistiques a acheté le terrain en 2014⁴, soit 20 millions de dollars.

Ces quelques constatations permettent de souligner des problèmes.

1) Une telle construction est-elle réaliste sur le plan financier ?

Autrement dit, la Ville peut-elle se permettre de déboursier de l'argent pour construire un mur d'une telle hauteur ? Il est possible que le plan proposé soit une impossibilité financière, en plus de représenter une horreur esthétique.

2) Les estimations sonores reposent sur une option possiblement irréaliste

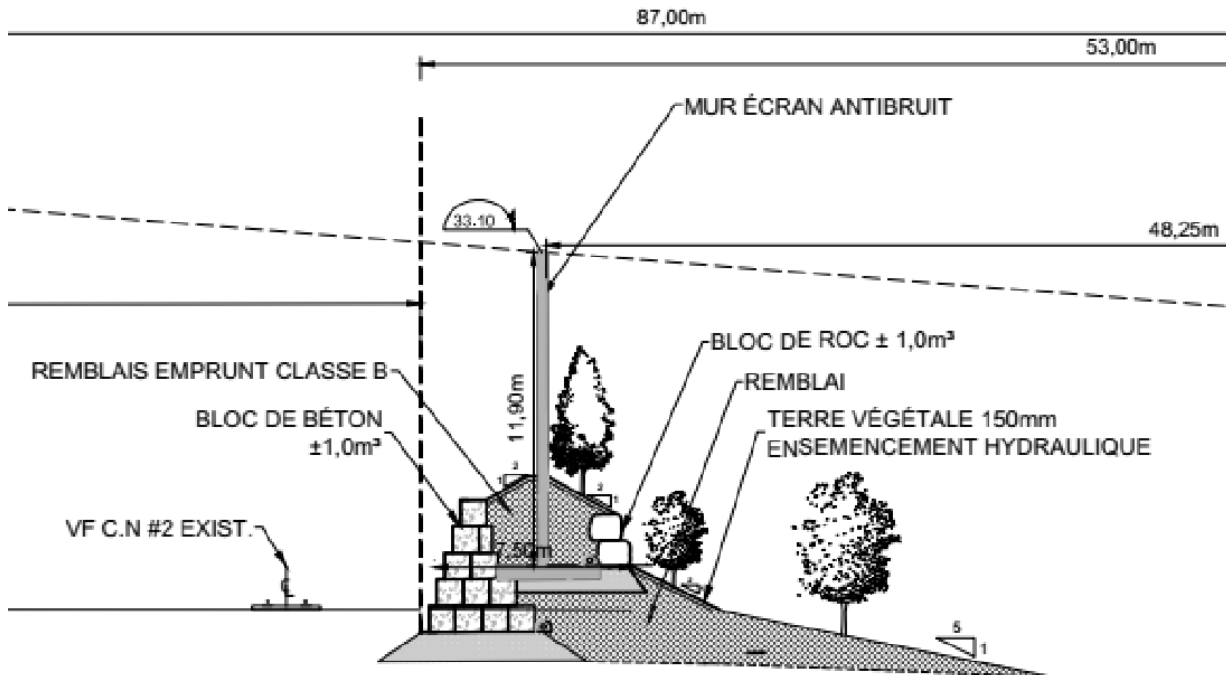
Les estimations de l'activité sonore du Promoteur reposent sur la construction du mur d'environ 15 mètres, devant être construites par la Ville. Pour des raisons financières et d'ingénierie, il est probable qu'une telle option ne soit pas envisageable. Sans critiquer l'expertise de Soft dB en termes de son et de bruit, je doute que l'option présente ait fait l'objet d'une réelle investigation au niveau de la réalisation. En tout cas, le rapport d'expertise ne fait pas mention de ces aspects. Ce facteur déterminant nuit grandement à la validité du rapport effectué par Soft dB. Les prévisions apparaissant dans l'annexe du document 3.1 aux tableaux 9, 10 et dans les figures 12,13 et 14 ne doivent pas être prises pour acquises considérant que ces estimations reposent sur un scénario idéal et irréaliste.

3) Les aspects esthétiques et pratiques

Je rappelle que le terrain acquis par la Ville aura pour fonction d'être un parc. Un mur de 11,90 mètres sur un remblai de 3 mètres nuirait grandement à l'implantation d'un parc, pour des raisons d'espace et des raisons esthétiques. En ce qui concerne l'espace, le remblai suppose une pente de 1 :5, ce qui représente une largeur horizontale d'au moins 15 mètres, sans compter la largeur occupée par les blocs de roc et le second remblai qu'ils supportent. On se retrouve avec un espace en pente, difficile d'accès de peut-être 18 mètres, ce qui représente plus du tiers de la largeur du futur parc. Pour des raisons esthétiques, j'ai de la difficulté à envisager comme un mur d'une telle hauteur puisse être agréable visuellement. Une hauteur de 15 mètres représente environ la hauteur d'un bâtiment de 5 étages. Le mur de Berlin, ses parties extérieures qui étaient les plus hautes, ne faisait pas plus de 4 mètres de haut⁵.

⁴ « L'opposition demande que la Ville achète le terrain de Ray-Mont Logistiques », consulté le 7 novembre : <https://www.lapresse.ca/actualites/2022-04-01/mercier-hochelaga-maisonneuve/l-opposition-demande-que-la-ville-achete-le-terrain-de-ray-mont-logistiques.php>

⁵ « Berlin Wall », consulté le 7 novembre 2024 : <https://www.britannica.com/topic/Berlin-Wall>



Détail de la figure 5 du rapport de Soft dB (p.14) apparaissant en annexe du document 3.1

5. Manque de transparence de la Ville sur les coûts et les retours financiers

En continuité avec l'option irréaliste et coûteuse que représente le mur antibruit, j'aimerais souligner que la Ville s'engage à effectuer un certain nombre de travaux engendrant des coûts importants. Dans l'entente entre la Ville et le Promoteur (document 4.2), la Ville s'est engagée à :

- 1) Réaménager le réseau routier dans le secteur de la rue Dickson « de manière qu'il n'y ait pas de croisement » au plus tard en 2030 (article 18)
- 2) À construire un bassin de rétention (article 19-20)

Si la construction d'un bassin de rétention apparaît comme une construction mineure, rappelons qu'elle doit recueillir l'eau d'une surface de plus de 100 000 mètres carrés. Considérant les grandes crues des dernières années, et le niveau de contamination du sol, un tel aménagement demande des précautions additionnelles, engendrant une augmentation des coûts. Le réaménagement routier entraîne aussi des coûts importants. La date limite mise pour 2030 ne semble pas une date réaliste compte tenu de la lenteur, normale, des processus de mise en chantier à la Ville. Aux coûts importants de réaménagement, il faut considérer que le Promoteur sera en mesure de poursuivre la Ville si

les travaux ne sont pas complétés d'ici 2030. La poursuite est un scénario plausible qui devrait être envisagé, considérant que toute la consultation publique actuelle découle de la poursuite de la Ville par le Promoteur.

Le manque d'études concernant le coût d'éventuels travaux (réaménagement routier, construction d'un mur antibruit, construction d'un bassin de rétention d'eau) empêche les citoyens et contribuables d'accepter que la Ville permette les dérogations qui entraîneraient des coûts possiblement faramineux à la Ville.

Il y a un autre aspect de la question qui n'a pas été traité lors de l'ouverture de la consultation le 16 octobre dernier : quels sont les retours financiers ?

Pour que nous puissions donner notre assentiment de manière éclairée, il faut savoir ce que la Ville gagne sur le long terme, hormis d'éviter une poursuite de 373 millions de dollars. Autrement dit, quelles sont les taxes que paie le Promoteur ? Existe-il d'autres ententes financières comme des redevances et autre qui permettraient une compensation de la part du Promoteur, dirigée à la Ville et aux citoyens, afin de pallier les désagréments encourus par une plus grande exploitation du terrain du Promoteur à venir ?

Ce qui est en cause ici, c'est le manque flagrant de transparence de la Ville, mais aussi du Promoteur qui semble participer à l'élaboration de l'urbanisme de la Ville en proposant certains projets de constructions et d'emménagement routier.

6. Conclusion

Que la consultation publique commence après que l'entente (document 4.2) fut signée, cela met les citoyens dans une position très désagréable. Comme la Ville s'est engagée à réaliser tout ce qui a été évoqué ci-haut, notamment par l'adoption d'un règlement 89, il n'est pas tellement clair sur quels points nous avons notre mot à dire. Afin que le processus de consultation ne serve pas uniquement à légitimer des décisions prises d'avance par la Ville et le Promoteur, il faudrait qu'il y ait une véritable considération des préoccupations citoyennes considérant TOUS les enjeux soulevés : les enjeux sur la sécurité et la santé, les enjeux financiers, les enjeux environnementaux, les enjeux sur la qualité de vie, etc.

Le projet proposé par le Promoteur est d'une ampleur sans précédent dans le quartier. Il est inutile de précipiter les choses. Les investissements actuels de la compagnie ne justifient pas que l'adoption des dérogations se fasse de manière accélérée, ni qu'elle soit inévitable. Les préoccupations citoyennes doivent sérieusement être prises en compte.

CONSIDÉRANT :

- Le manque de transparence de la Ville quant aux coûts encourus et quant aux retours financiers possibles,
- Le manque de transparence du Promoteur quant aux matières transportées, quant aux estimations du transport par train,
- L'absence de protocole, de la Ville et du Promoteur, pour s'assurer de la sécurité du site,
- L'absence de processus permettant aux autorités de vérifier le contenu des matériaux transportés,
- Le plan d'urbanisme bancal qui repose sur l'implantation d'un mur antibruit, remblai compris, d'une hauteur approximative de 15 mètres de haut, et d'un parc composé, pour le tiers, d'une pente difficile d'accès,
- Le manque de crédibilité des scénarios sur les estimations du bruit, scénarios reposant sur un projet de construction d'un mur dont la faisabilité (technique et financière) reste à démontrer,
- Une mauvaise considération des enjeux liés à la santé à la sécurité des citoyens,
- Une mauvaise considération des enjeux environnementaux, notamment les îlots de chaleur, les crues, la toxicité du sol, etc.

JE M'OPPOSE à ce que la Ville aille de l'avant avec les dérogations qu'elle compte accorder au Promoteur, telles qu'elles apparaissent dans le document 4.1 et ailleurs.

Annexe 1

Croquis sur la réverbération avec et sans talus

