



RAY-MONT LOGISTIQUES SECTEUR ASSOMPTION SUD

Rapport de consultation publique

27 février 2025

Dossier Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud

MANDAT

Mener une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer l'aménagement et l'optimisation du site de Ray-Mont Logistiques (RML) sur la rue Notre-Dame Est :

- Le projet de règlement P-04-047-269 intitulé « Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) » afin de créer un nouveau secteur de densité (14-T3) permettant de diminuer le taux d'implantation minimal et le coefficient d'occupation du sol (COS) minimal dans une partie de l'actuel secteur de densité 14-T1;
- Le projet de règlement P-24-030 intitulé « Règlement autorisant la construction, la transformation et l'occupation de bâtiments aux fins d'une gare de triage ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs sur le lot numéro 1 360 265 du cadastre du Québec ».

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
ocpm.qc.ca
info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2025

978-2-925161-47-9 (imprimé)
978-2-925161-48-6 (PDF)

Montréal, le 27 février 2025

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Madame Émilie Thuillier
Présidente du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C8

**Objet : Rapport de consultation publique sur le site Ray-Mont Logistiques - secteur
Assomption Sud**

Mesdames,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur le site Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud. Ce mandat découle de l'adoption de deux projets de règlement :

- le premier, adopté en vertu du paragraphe 2 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4) autorise la construction, la transformation et l'occupation de bâtiments aux fins d'une gare de triage ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs sur le lot numéro 1 360 265 du cadastre du Québec;
- le second modifie le Plan d'urbanisme de Montréal (04-047) afin de créer un nouveau secteur de densité (14-T3) permettant de diminuer le taux d'implantation minimal et le coefficient d'occupation du sol (COS) minimal dans une partie de l'actuel secteur de densité (14-T1).

J'ai pris acte dès le départ du caractère hautement délicat de ce mandat tout à fait singulier :

- sur le plan environnemental, le projet est caractérisé par divers types de nuisances dans un secteur de la ville déjà fortement fragilisé;

- sur le plan social, il rencontre une opposition citoyenne forte et structurée, animée par un fort sentiment d'injustice et une perte de confiance envers les institutions;
- sur le plan financier, au-delà de l'appui de certains acteurs envers les retombées économiques positives que le projet comporte, le dossier est avant tout caractérisé par le poids des potentielles conséquences financières pour la Ville et les contribuables de la poursuite judiciaire du promoteur;
- en matière de gouvernance, le fait que les éléments en jeu aient été circonscrits à deux projets de règlement visant quelques dérogations, alors que le dossier soulève des enjeux beaucoup plus larges, a fortement handicapé l'accès à l'information complète et à l'étude du projet dans son ensemble;
- enfin, le fait que des élus des différents paliers gouvernementaux se soient régulièrement prononcés au sujet du développement des activités et des infrastructures du secteur ajoute une dimension politique sensible qu'il importe aussi de prendre en compte.

Comme la commission le souligne dans son rapport, « *cette situation met à l'épreuve la capacité des institutions publiques à concilier transparence, participation citoyenne et acceptabilité sociale, tout en cherchant à harmoniser le développement économique et le bien-être collectif* ».

C'est donc avec ces importantes considérations à l'esprit que l'encadrement et la gouvernance de ce mandat ont été établis, notamment en ce qui concerne les commissaires et la démarche de consultation.

L'OCPM a mené ce mandat avec toute l'attention et la rigueur qu'il mérite, s'assurant que chacun ait l'occasion de s'exprimer. En outre, toutes les contributions ont été analysées et prises en compte avec grand soin.

Consciente que son avis est lié au processus de règlement hors cour entre la Ville et le promoteur, mais aussi du risque d'assister à une forme de judiciarisation des règles d'urbanisme, la commission aura fait preuve de sagesse et de discernement dans ses recommandations, toujours guidée en cela par la défense de l'intérêt public et son devoir envers la mission de l'OCPM.

Le présent rapport sera rendu public le 13 mars 2025, à moins que vous souhaitiez qu'il le soit à une date antérieure.

Je vous prie de recevoir, madame la mairesse, madame la présidente du comité exécutif, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président,



Philippe Bourke

PB/II

- c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance
Pierre Lessard-Blais, maire de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Table des matières

1. La démarche de consultation1

1.1	Le mandat	1
1.2	Le site et son milieu d'insertion	2
1.3	Le contexte historique	4
1.4	Le projet et les encadrements réglementaires requis	5
1.5	Les avis des instances consultatives et les suivis	12
1.6	Le dossier de documentation	13
1.7	La démarche	13
1.8	Le tableau synthèse de la participation	15

2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants 17

2.1	L'accueil du projet	18
2.2	L'insertion du projet dans le secteur et l'acceptabilité sociale	24
2.3	Les composantes du projet	34
2.4	Les nuisances, les mesures de mitigation et l'acceptabilité sociale	38

3. Les constats et l'analyse de la commission48

3.1	L'absence de confiance envers le promoteur et les institutions	50
3.2	Une évaluation incomplète des impacts des activités de RML	51
3.3	Des nuisances cumulées importantes - Des mesures de mitigation à réévaluer	52
3.4	L'aménagement de la zone tampon et la mitigation des nuisances	57
3.5	Plutôt qu'accroître la vulnérabilité, améliorer la résilience climatique du secteur	60
3.6	L'assujettissement à la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE)	63
3.7	Le suivi et la gouvernance	66
3.8	Rétablir la confiance par une plus grande collaboration	67

4. Conclusion 71

	Annexe 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires	73
	Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat	75
	Annexe 3 - Les recommandations	81





1 La démarche de consultation

1.1 Le mandat

Le 16 septembre 2024, le conseil municipal de la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de mener une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer l'aménagement et l'optimisation du site de Ray-Mont Logistiques (RML) sur la rue Notre-Dame Est :

- Le projet de règlement P-04-047-269 intitulé « *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)* » afin de créer un nouveau secteur de densité (14-T3) permettant de diminuer le taux d'implantation minimal et le coefficient d'occupation du sol (COS) minimal dans une partie de l'actuel secteur de densité 14-T1¹;

¹Ville de Montréal, Conseil municipal, CM24 1044, doc. 1.2.6.2, p. 1.

- Le projet de règlement P-24-030 intitulé « *Règlement autorisant la construction, la transformation et l'occupation de bâtiments aux fins d'une gare de triage ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs sur le lot numéro 1 360 265 du cadastre du Québec* ».

Le projet de règlement P-24-030 serait adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4). Cette procédure vise l'autorisation d'un projet d'envergure ou de nature exceptionnelle dérogeant à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le projet de règlement contient également des dispositions relatives aux toitures végétalisées, aux occupations permises dans une cour de triage, à l'aménagement paysager, à l'affichage, ainsi qu'au stationnement et aux voies d'accès. Ce projet de règlement n'est pas assujéti à une approbation référendaire.

La commission était composée d'Éric Cardinal, président, et de la commissaire Luba Serge, appuyés dans leurs travaux par l'analyste Joseph Tchinda Kenfo.

Le présent rapport est divisé en trois chapitres. Le premier décrit le plan d'aménagement, les transformations envisagées par le promoteur RML sur le site de la rue Notre-Dame, les encadrements réglementaires proposés par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, ainsi que la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le deuxième chapitre rassemble les opinions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré aux constats et recommandations de la commission.

Toute la documentation reçue et produite dans le cadre de cette consultation est disponible sur le site Web de l'OCPM à l'adresse suivante :

<https://ocpm.qc.ca/fr/ray-montlogistiques/documentation>.

1.2 Le site et son milieu d'insertion

Le site de Ray-Mont Logistiques (RML) porte l'adresse civique 5227, rue Notre-Dame Est. Le terrain est situé en bordure de la rue Notre-Dame Est (côté nord) et se trouve dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, à proximité des installations du port de Montréal ainsi que du chemin de fer et de la gare de triage du Canadien National (CN), de l'autre côté desquels se trouve le quartier résidentiel Viauville. Le site s'insère dans un milieu à forte vocation industrielle, à l'extrémité ouest de l'ancien Écoparc industriel de la Grande Prairie dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve².

² Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 4-5.



Figure 1 : Localisation du site RML de la rue Notre-Dame Est. Source : Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 5

Comme le montre la Figure 1, l'aménagement du site et ses activités sont influencés par les interventions sur le territoire d'autres acteurs sur leurs propriétés respectives :

- Le prolongement projeté de l'axe Assomption-Souigny par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD);
- L'aménagement d'une bande tampon entre le site et le quartier Viauville, sur la propriété du Canadien National (CN) par la Ville de Montréal (travaux à venir);
- La construction d'une rampe d'accès du port de Montréal permettant d'enjamber la rue Notre-Dame Est vers le boulevard de l'Assomption (travaux terminés en 2023)³.

³ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 5.

1.3 Le contexte historique

Le projet de la plateforme de transbordement s'inscrit dans un contexte plus large marqué par le projet du prolongement du boulevard l'Assomption-Avenue Souigny pour garantir la fluidité des camions du port de Montréal vers le réseau supérieur (autoroute 25). En 2016, l'entreprise Ray-Mont Logistiques (RML) a acheté le terrain de l'ancienne usine Canadian Steel Foundries localisée à l'ouest du secteur, afin d'y déménager ses activités situées présentement dans l'arrondissement du Sud-Ouest. En janvier 2017, une demande de permis est déposée par RML pour des activités de réception, de transbordement et d'entreposage de marchandises en vrac à partir de trains, sur le terrain visé. Sur la base des catégories d'usages autorisés par la réglementation, la Ville de Montréal refuse de délivrer le certificat d'occupation ainsi que le permis de construction. Le dossier est porté devant les tribunaux⁴.

En juin 2018, un jugement de la Cour supérieure donne raison à RML pour la qualification de son usage comme gare de triage (E.7(1)). La décision est confirmée par la Cour d'appel en janvier 2021, les deux juridictions ayant qualifié les activités de RML de gare de triage. Un certificat d'occupation et un permis de construction sont délivrés en janvier 2021 pour l'opération d'une plateforme logistique intermodale assimilée à un usage « gare de triage » au sens de la réglementation d'urbanisme⁵.

Par la suite, RML intente une poursuite de 373 millions de dollars contre la Ville de Montréal pour perte de revenus. Des discussions sont alors engagées sur les modifications qui pourraient être apportées à l'aménagement du site afin de diminuer les nuisances pour le voisinage. En juin 2024, RML et la Ville de Montréal ratifient une entente hors cour mettant fin au litige⁶.

En vertu de cette entente, la Ville de Montréal s'engage à :

- Aménager un bassin de rétention situé près du secteur sud-est du terrain pour la gestion des eaux de pluie de RML;
- Réaménager le réseau routier dans le secteur de la rue Dickson, de sorte qu'il n'y ait pas de croisement, au même niveau, avec le réseau ferroviaire du CN;
- Assurer des accès au futur lien routier vers Souigny à partir et vers le terrain de RML;
- Acquérir la Bande-CN à l'ouest du terrain et y aménager, à ses frais, un espace vert et un ouvrage destinés 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;
- Élaborer et adopter un règlement en vertu du paragraphe 2 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal afin de traiter les dérogations au projet présenté par RML⁷.

⁴ Présentation de l'arrondissement de MHM lors de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 4.1, p. 4; Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 5.

⁵ *Idem*.

⁶ *Ibid.*, p. 4.

⁷ Présentation de l'arrondissement de MHM lors de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 4.1, p. 6-10; Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, p. 8-12.

1.4 Le projet et les encadrements réglementaires requis

1.4.1 L'entreprise Ray-Mont Logistiques et ses objectifs globaux

Ray-Mont Logistiques est une entreprise québécoise qui propose des solutions intégrées d'expéditions maritimes conteneurisées et emploie près de 400 personnes. Elle exerce ses activités à partir des ports de Montréal, de Prince Rupert (C.-B.), de Vancouver (C.-B.), de Seattle (É.-U.) et de Charleston (É.-U.)⁸.

L'entreprise permet le transport par conteneurs de produits agricoles et forestiers. Elle a créé sa propre firme de technologies de l'information (TI) pour mettre en place une offre de services dans l'industrie intégrant l'intelligence artificielle afin d'optimiser ses activités logistiques. Elle est d'ailleurs membre depuis ses débuts de Scale AI, la supergrappe d'innovation en matière d'intelligence artificielle du gouvernement du Canada. L'entreprise exerce depuis plus de 30 ans ses activités à Montréal et 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 Montréal⁹.

1.4.2 La proposition pour le site

Une décision de la Cour d'appel permet à RML d'exercer ses activités sans qu'aucune modification réglementaire ne soit adoptée. Le site est en activité depuis 2021. Cependant, l'entreprise souhaite apporter certaines modifications à ses installations actuelles afin d'optimiser les opérations du site et de relocaliser ses activités qui se déroulent dans l'arrondissement du Sud-Ouest depuis une trentaine d'années. Certains des aménagements proposés par RML nécessitent une modification au Plan d'urbanisme en ce qui concerne le taux d'implantation et le coefficient d'occupation du sol, et des modifications au règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve en ce qui a trait, entre autres, au stationnement et à la densité de construction.

⁸ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 4.

⁹ *Idem*.

a) L'aménagement du site et l'insertion urbaine



Figure 2 : Les grandes lignes de l'aménagement du site de RML sur la rue Notre-Dame Est.

Source : Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 8

RML propose un aménagement du site qui prévoit, dans les premières années :

- Un espace conteneurs qui permettra le transbordement et l'entreposage de marchandises et de conteneurs;
- Des équipements de manutention (des élévateurs à grains) installés du côté nord;
- Des dépendances et bâtiments accessoires, notamment un espace de bureaux, un garage, deux entrepôts ainsi qu'une aire de stationnement;
- Un aménagement paysager au pourtour des zones réservées à l'entreposage extérieur¹⁰.

¹⁰ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 8.

Selon le promoteur, cet aménagement permet :

- L'exploitation d'une cour et gare de triage;
- De mettre à profit la présence de voies ferrées sur le site et la proximité du port;
- De minimiser l'interaction avec la zone résidentielle Viauville située à l'ouest de l'emprise du CN;
- De réduire le bruit généré sur le site, et donc de le rendre moins perceptible, tout en restant optimal pour la viabilité des activités de l'entreprise¹¹.

b) La hauteur des bâtiments accessoires et la densité

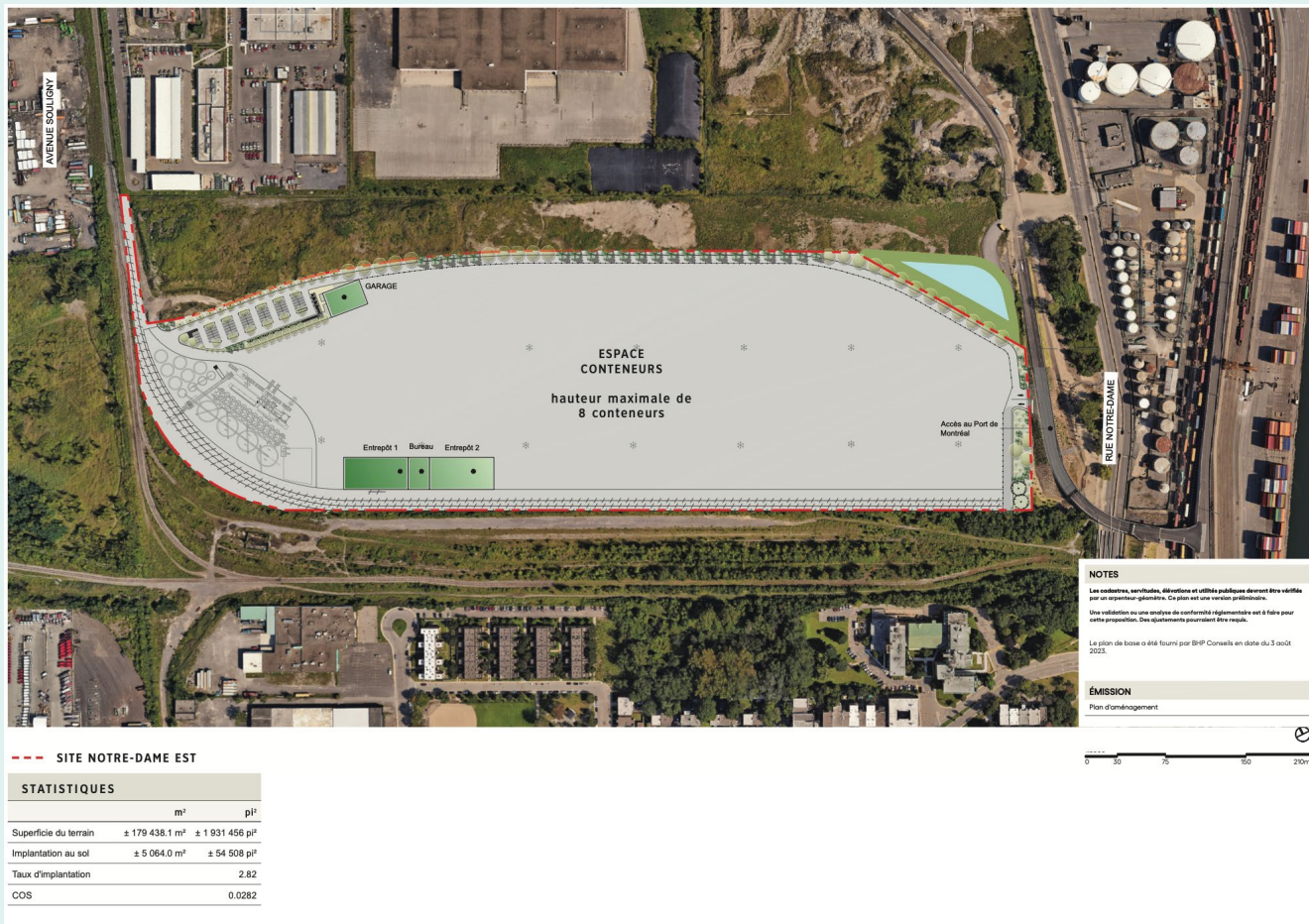


Figure 3 : La hauteur des bâtiments accessoires et la densité. Source : Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 9

¹¹ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 8.

La vocation principale du site de la rue Notre-Dame Est ne comprend pas de bâtiment principal. On y retrouve des dépendances et des bâtiments accessoires. Avec un site de 179 438,1 m² et des bâtiments accessoires d'une superficie totale préliminaire de 5 064 m², les mesures de densité du projet sont les suivantes :

- Le coefficient d'occupation du sol (COS) est de 0,0282 contre 0,3 au règlement d'urbanisme;
- Le taux d'implantation au sol minimal est de 2,95 % au lieu des 30 % exigés au règlement d'urbanisme;
- La densité minimale de construction est de 0 contre 0,3 au Plan d'urbanisme et au règlement de zonage;
- La hauteur des bâtiments accessoires varie entre 12 et 23 m¹² et est conforme au 23 m autorisé au règlement.

En ce qui a trait à la hauteur maximale autorisée de l'espace conteneurs, telle que déterminée dans le jugement de la Cour d'appel à l'égard de Ray-Mont Logistiques, celle-ci est de 8 conteneurs contre les 2 exigés au règlement d'urbanisme¹³.

c) La mobilité : le stationnement et la circulation



Figure 4 : Le stationnement. Source : Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 12

¹² Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 9.

¹³ *Idem.*

▪ **Le stationnement**

Le projet inclut l'aménagement d'une aire de stationnement de 115 cases au lieu des 25 cases exigées au règlement d'urbanisme, dont :

- 8 cases pour véhicules électriques;
- 22 cases pour le covoiturage;
- 4 cases réservées aux personnes à mobilité réduite¹⁴.

Le stationnement sera accessible depuis l'entrée est du site ou encore par une voie de circulation aménagée tout au long du site, afin de relier de façon sécuritaire l'entrée se trouvant du côté de la rue Notre-Dame Est¹⁵.

De plus, un espace situé près du bâtiment faisant office de garage pourrait accueillir environ 93 vélos¹⁶.

▪ **La circulation**

Le site de RML se trouve à proximité de la voie ferrée du CN, de la rue Notre-Dame et du viaduc du MTMD qui donne accès au port de Montréal.

Selon le document soumis à la présente consultation, le site est principalement destiné à la réception de marchandises et de conteneurs par trains et par camions, au transbordement et à l'entreposage de conteneurs et de marchandises.

À terme, l'opération du site impliquera des convois ferroviaires, du camionnage sur courte distance entre le port et la plateforme ainsi qu'à partir du réseau routier et vers celui-ci¹⁷.

d) Les espaces extérieurs

Selon les informations soumises à la commission, l'élaboration du plan d'aménagement du site par l'entreprise a pris en compte deux éléments devenus des paramètres de base : la nature de l'usage d'une gare de triage ainsi que la présence d'une fondation minéralisée à l'échelle de la propriété. Cette fondation serait d'ailleurs une exigence du plan de réhabilitation approuvé par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs¹⁸.

La majorité du site étant consacrée aux activités de gare de triage, une partie importante ne peut être attribuée au verdissement du sol et à la canopée¹⁹.

¹⁴ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 12.

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 12.

¹⁷ Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 6.

¹⁸ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 10.

¹⁹ *Idem.*



Figure 5 : Les espaces extérieurs. Source : Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 11

▪ Des bandes tampons hors site

Par sa configuration actuelle, le site profite de la présence de deux bandes tampons hors site. Du côté de la rue Notre-Dame Est, la première est un écran visuel végétal sur un terrain appartenant au MTMD. Cet écran visuel végétal se poursuit au pourtour du site avec environ 50 arbres le long de la limite est du terrain et environ 45 arbres le long de la propriété du MTMD longeant la rampe d'accès au port et à la rue Notre-Dame Est.

Du côté du quartier Viauville, la deuxième bande tampon est un terrain appartenant au CN faisant actuellement l'objet d'une procédure d'acquisition par la Ville. Les aménagements prévus visent à diminuer la perceptibilité du site de RML en éloignant l'espace destiné aux conteneurs au-delà de nouvelles voies ferrées aux limites de la propriété et par l'ajout d'entrepôts²⁰.

²⁰ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 10.

• **L'ajout d'espaces verts et la plantation d'arbres**

Des aménagements en lien avec la plantation d'arbres et le verdissement sont prévus avec la plantation de 134 arbres (contre les 1 794 arbres exigés à l'actuel règlement) dont une trentaine dans le stationnement, la plupart le long de la rue Notre-Dame Est et de la limite est du terrain. Les espaces verts au sol atteignent 3,6 % de la superficie totale du site, soit 6 469,3 m², complétés par l'aménagement de toits verts, ce qui permettrait d'augmenter ce taux à 7,5 %. Selon le promoteur, les aménagements amélioreraient la perméabilité de l'espace de stationnement²¹.

e) **L'affichage**



Figure 6 : L'affichage. Source : Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 13

²¹ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 11.

Quelque 300 m² d'enseignes sont proposés pour l'ensemble du site, dérogeant au règlement d'urbanisme qui prescrit une superficie d'affichage maximum de 75 m²²², soit :

- une enseigne sur silo d'une superficie totale de 200 m². Le promoteur souligne qu'il s'agit du logo de l'entreprise sur fond blanc qui sera apposé à l'un des quatre élévateurs à grains du site;
- deux enseignes, une par entrée, de 50 m² chacune; il s'agirait d'enseignes utiles à la circulation sur le site et qui ne seraient pas visibles depuis la voie publique²³.

1.5 Les avis des instances consultatives et les suivis

Le 11 janvier 2023, le Comité Jacques-Viger (CJV)²⁴ a émis un avis favorable à l'égard de la proposition et a formulé les recommandations suivantes :

1. Bonifier la zone végétale proposée à l'est, le long de l'éventuel prolongement de l'avenue Souigny;
2. Renaturaliser l'interface avec le secteur Viauville en vue de créer un espace tampon végétalisé de qualité;
3. Prendre l'initiative de proposer des mesures de réduction de l'impact sonore, d'intégrer davantage de verdure et de s'associer à des projets au bénéfice de la communauté²⁵.

Par ailleurs, le CJV recommandait à l'arrondissement et à la Ville de Montréal de poursuivre la négociation avec le CN afin d'acquérir l'emprise de ses voies ferrées et de les faire déplacer²⁶.

Dans son suivi des recommandations, l'entreprise Ray-Mont Logistiques a indiqué être consciente des préoccupations exprimées par le Comité Jacques-Viger au niveau du verdissement, de l'interface avec le secteur Viauville ainsi que du niveau sonore, et que sa proposition répondait déjà proactivement à l'ensemble de ces éléments. Aussi, il y est précisé que la zone végétalisée en bordure du prolongement de l'avenue Souigny sera bonifiée en complémentarité des aménagements sur le domaine public dans la mesure où les possibilités de verdissement ont déjà été maximisées relativement à l'usage et aux activités prévues sur son site²⁷.

²² Présentation de l'arrondissement de MHM lors de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 4.1, p. 18.

²³ Ray-Mont Logistiques, doc. 3.1, p. 13.

²⁴ Le Comité Jacques-Viger est l'instance consultative de la Ville en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'architecture, de design urbain et d'architecture de paysage. Son mandat consiste à formuler des commentaires sur des projets, plans particuliers ou politiques municipales qui lui sont soumis dans le but d'améliorer leur qualité. Il communique son analyse et ses recommandations sous forme d'avis écrit à l'intention du conseil municipal afin de l'éclairer dans ses prises de décision.

²⁵ Avis du Comité Jacques-Viger, doc. 1.1.3, p. 3.

²⁶ *Ibid.*, p. 4.

²⁷ Suivi des recommandations, doc. 1.1.3.1, p. 1.

De même, l'entreprise affirme que sa proposition d'aménagement du site a été réfléchié dans le cadre d'une planification d'ensemble, incluant les propriétés voisines, notamment celle du CN située entre Ray-Mont Logistiques et le secteur Viauville. Les diverses parties prenantes collaborent pour la création de cette zone tampon qui, de concert avec le CN, sera végétalisée et complétée par un mur antibruit²⁸.

Quant aux niveaux sonores, elle affirme que la configuration du site contribue à la réduction des niveaux sonores ambiants liés à la circulation existante sur la rue Notre-Dame Est et les autres activités industrielles du quartier²⁹.

Finalement, en ce qui a trait à l'implication dans la communauté, elle souligne son rôle de transitaire officiel du Canada pour le Programme alimentaire mondial des Nations Unies et son implication pour soutenir l'aide alimentaire auprès des Banques alimentaires du Canada et de la Tablee des Chefs³⁰.

1.6 Le dossier de documentation

Outre les projets de règlement et le document de présentation du projet, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le promoteur ont déposé plusieurs documents complémentaires d'information aux fins de cette consultation. Le dossier complet figure sur le site de l'Office à l'adresse suivante :

<https://ocpm.qc.ca/fr/ray-montlogistiques/documentation>.

Toutes les informations relatives aux communications et à la procédure de consultation sont disponibles en annexe du présent rapport.

1.7 La démarche

Les consultations publiques de l'OCPM se déroulent en trois étapes : une période d'information, une période d'expression des opinions et une période réservée à l'analyse des opinions et de la documentation déposées. L'OCPM ne limite jamais la participation et favorise l'expression du plus grand nombre de personnes. Les rapports de l'Office sont remis aux élus municipaux et rendus publics.

1.7.1 L'avis public et le dépliant

L'OCPM a fait paraître l'avis public le 1^{er} octobre 2024 dans le journal Le Devoir. Près de 13 000 dépliantes annonçant la consultation publique ont ensuite été distribués dans le voisinage du site de Ray-Mont Logistiques.

²⁸ Suivi des recommandations, doc. 1.1.3.1, p. 1-2.

²⁹ *Ibid.*, p. 2.

³⁰ *Ibid.*, p. 2-3.

1.7.2 La rencontre d'information avec la Mobilisation 6600

Le 8 octobre 2024, la commission a tenu une rencontre d'information et d'échanges avec les représentants de la Mobilisation 6600, un mouvement citoyen souhaitant la justice climatique et la résilience écologique du territoire. Compte tenu de la forte mobilisation citoyenne et de la sensibilité du contexte, ladite rencontre visait plusieurs objectifs : réaffirmer l'indépendance et le rôle de l'OCPM ainsi que celui des commissaires, bien expliquer le mandat reçu du conseil municipal ainsi que la démarche de consultation mise en place, et prendre connaissance de la dynamique sociale ambiante et du contexte.

1.7.3 La soirée d'information et de questions et réponses, en salle, en ligne et par téléphone

Les représentants du promoteur Ray-Mont Logistiques Inc. et de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve ont présenté le Plan d'aménagement et d'optimisation du site de la rue Notre-Dame et l'encadrement réglementaire proposé lors d'une séance publique, laquelle s'est déroulée le 16 octobre 2024 à la Plaza Antique, sise au 6086, rue Sherbrooke Est. Durant la deuxième partie de la soirée, les citoyens et groupes ont pu poser leurs questions en salle, par zoom ou par téléphone. La période de questions et réponses s'est poursuivie à distance le lendemain, 17 octobre 2024. À partir de la page de la consultation du site Web de l'OCPM, ces séances ont été webdiffusées en direct et sont ensuite disponibles pour le visionnement en différé.

1.7.4 L'expression des opinions

Du 17 octobre au 7 novembre 2024, les citoyens avaient la possibilité d'écrire une opinion en ligne en répondant à des questions ouvertes. Les thématiques proposées étaient les suivantes : l'aménagement du site et l'insertion urbaine; les hauteurs des bâtiments accessoires et la densité; les nuisances, les mesures de mitigation et la qualité de vie; l'affichage; la circulation et la sécurité; ainsi que le stationnement.

La démarche de consultation s'est terminée le 12 novembre par la tenue de deux séances d'audition des opinions. Les personnes qui le désiraient ont pu présenter leur opinion devant les commissaires concernant le Plan d'aménagement et d'optimisation du site de RML sur la rue Notre-Dame et l'encadrement réglementaire proposé. Cette séance a aussi eu lieu à la Plaza Antique, sise au 6086, rue Sherbrooke Est. Il était également possible de transmettre un mémoire à la commission sans en faire la présentation, ainsi que de participer à distance. Au total, 93 mémoires ont été reçus sans présentation.

Au terme de la démarche de consultation, les commissaires ont procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et formulé des recommandations qui sont présentées au chapitre 3 du présent document.

1.8 Le tableau synthèse de la participation

Dates	Activités	Présences en salle	Contributions	Visionnements en direct et en différé
PHASE D'INFORMATION				
16 octobre 2024	Soirée d'information et de questions et réponses	74	26 questions	658
EXPRESSION DES OPINIONS				
Du 17 octobre au 7 novembre 2024	Questionnaire thématique	---	50 réponses	---
Mémoires déposés		---	90	---
12 novembre 2024	Présentations devant les commissaires	27	---	1 044
Total		101	166	1 702

La démarche de consultation a joint 1 969 personnes.



RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM

Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud
La démarche de consultation



2 Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

À travers leurs mémoires et opinions exprimant tour à tour leurs préoccupations et attentes, les participants à la consultation ont d'entrée de jeu indiqué leur insatisfaction autant que leur inquiétude vis-à-vis d'une démarche parcellaire. Cela intervient, selon plusieurs, dans le contexte plus global d'une réflexion portant sur l'avenir du secteur Assomption Sud.

2.1 L'accueil du projet

En préambule, la commission constate que la grande majorité des personnes et groupes ayant participé à la présente consultation déplore que le mandat confié à l'OCPM soit restreint à quelques modifications réglementaires et non sur l'entièreté du projet de Ray-Mont Logistiques (RML), notamment en lien avec l'avenir du secteur Assomption Sud. De manière plus large, plusieurs estiment également que l'objet même de la consultation présente un défi pour la démocratie et les institutions en raison de l'opposition de la population et de certains élus. Toutefois, des acteurs économiques le jugent important.

2.1.1 Un projet économique important

L'argument de RML consistant à vanter les bienfaits d'un rapprochement du port en matière de lutte contre les changements climatiques et de réduction des gaz à effets de serre à hauteur de 82 % est partagé par quelques organisations. En effet, le Port de Montréal souligne qu'il peut être avantageux pour les entreprises manufacturières ou logistiques de s'établir à proximité du port afin d'optimiser leurs exploitations, de réduire leurs déplacements ainsi que le camionnage sur le réseau municipal. Cela permettrait d'améliorer par le fait même la fluidité de leurs activités, tout en diminuant les gaz à effet de serre (GES) émis par les déplacements à partir et à destination du port³¹. Pour le Port de Montréal, ce projet « *est cohérent avec le lien routier en planification dans ce secteur et visant à canaliser le plus grand nombre de camions possible sur le réseau routier supérieur plutôt que sur le réseau local, limitant ainsi les nuisances et les interactions avec les gens se déplaçant par les modes actifs*³² ». Cet argument est contesté par des participants estimant que les projections sont basées sur le volume de camionnage de 2016 et non sur celui projeté du projet à maturité³³.

En plus des impacts environnementaux, cette relocalisation comporte aussi des avantages économiques. Pour CargoM, le projet de RML serait une contribution importante à la vivacité économique de Montréal et à l'industrie logistique. Sa plateforme logistique pourrait générer des bénéfices directs pour le développement économique de la ville et de l'ensemble de l'industrie logistique, notamment en optimisant la capacité logistique et d'exportation de la région métropolitaine³⁴. Pour sa part, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal estime que l'arrivée de RML serait « *une occasion de reconnaître et d'assumer la fonction nationale de porte logistique de l'Est de Montréal; les retombées de ces activités étant à la fois locales, régionales, provinciales et nationales, notamment avec la création de près de 200 emplois bien rémunérés*³⁵ ». Enfin, cette dernière croit que le projet de RML contribuera à la revitalisation de l'Est de Montréal, car il est situé

³¹ CargoM, doc. 9.57, p. 2-3; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 9.91, p. 2; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.60, p. 5; Administration portuaire de Montréal, doc. 9.34, p. 6.

³² Administration portuaire de Montréal, doc. 9.34, p. 6.

³³ Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 6; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 7; Cassandre Charbonneau-Jobin, doc. 9.86, p. 2.

³⁴ CargoM, doc. 9.57, p. 2.

³⁵ Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.60, p. 4-5.

sur un terrain lourdement contaminé par près d'un siècle d'activités de l'ancien occupant, la *Canadian Steel Foundries*³⁶. En raison de son haut niveau de contamination, ce terrain représente un passif environnemental important. Conséquemment, en procédant à sa réhabilitation environnementale à ses frais, Ray-Mont Logistiques transformera ce terrain contaminé en actif pour le grand Montréal, tout en réduisant les risques environnementaux qui y sont associés³⁷.

2.1.2 Un mandat restreint dans un vaste secteur de planification traité à la pièce

Plusieurs citoyens se sont montrés très critiques vis-à-vis des termes du mandat confié à l'Office, lesquels font abstraction des enjeux globaux du secteur et de la complexité inhérente au projet. Restreint aux demandes de dérogation et à l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, le mandat confié à l'OCPM fait craindre aux participants que la présente démarche ne puisse tenir compte des autres morceaux du casse-tête concernant l'avenir du secteur Assomption Sud, notamment les détails des aménagements requis pour le prolongement de la voie rapide Souigny, l'aménagement annoncé de la rue Dickson, ainsi que les modalités liées à l'acquisition par la Ville de Montréal de la parcelle de terrain du CN et son aménagement. Par conséquent, du moment où il n'y a présentement pas de plan d'ensemble formel pour le développement du secteur Assomption Sud, le projet pourrait être autorisé indépendamment du contexte global à l'intérieur duquel il s'insère pourtant³⁸.

Actuellement, soulignent certains, le dossier est fractionné et, conséquemment, difficile à cerner dans son ensemble, car ce n'est que la phase 1 du projet de RML qui a été analysée, sans prendre en compte les prochaines phases qui pourraient être concrétisées sans aucune autre consultation formelle avec les citoyens. Il apparaît très improbable aux yeux des participants que la Ville refuse les prochaines demandes de l'entreprise après que cette première phase aura été autorisée³⁹.

Par ailleurs, les citoyens ont le sentiment que l'administration a une vision en silo pour le secteur : les nuisances du port étant un élément, celles de RML pour la phase 1, un autre et ainsi de suite pour la route Assomption-Souigny, alors qu'on devrait regarder l'ensemble des modifications attendues dans le secteur⁴⁰.

C'est la raison pour laquelle plusieurs d'entre eux exigent qu'il y ait des études plus poussées et réalistes sur les impacts réels et multifactoriels à long terme sur la santé non seulement du projet de RML, mais aussi du projet d'extension de Souigny, de la présence du port et autres industries. Sont aussi demandées des

³⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 9.91, p. 2.

³⁷ *Idem*.

³⁸ Ronald Daignault et Jacques Laurin, doc. 8.1, p. 4; Ronald Daignault et Jacques Laurin, Transcription, doc. 8.1.1, p. 74-75.

³⁹ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 42; Catherine Néron, doc. 9.19, p. 2-3.

⁴⁰ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 42.

études environnementales complètes, prenant en compte l'ensemble du secteur et non pas des parcelles de projet. Cela permettrait d'avoir une vision globale et empêcherait de regarder les choses à travers un rectangle, c'est-à-dire avec des œillères⁴¹.

2.1.3 Un défi pour la démocratie et les institutions

Pour la majorité des participants, le dossier RML, confié par le conseil municipal de la Ville de Montréal à l'OCPM, étant une conséquence directe des actions judiciaires de l'entreprise menées contre la Ville, représente un défi pour la démocratie et les institutions, mettant en opposition « légitimité » et « légalité⁴² ».

- Un déni de la démocratie

Puisque le projet proposé est le résultat d'une entente hors cour entre la Ville et le promoteur, dont l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 (nécessitant une consultation publique sous l'égide de l'OCPM) est une des conditions de réalisation⁴³, plusieurs citoyens et organisations craignent que la Ville de Montréal et les autres paliers de gouvernement n'aient pas de mécanismes efficaces afin de contraindre l'entreprise à limiter les nuisances découlant de l'exploitation de son site⁴⁴. Dans un tel contexte, ils redoutent que la Ville peine à faire respecter son cadre réglementaire en raison de la propension de RML à lancer des poursuites judiciaires à son encontre⁴⁵. Avec pour objectif de mettre fin à la poursuite de 373 millions de dollars intentée par l'entreprise en 2021, la Ville serait devenue, pour nombre de participants, la « marionnette » d'une entreprise qui tient et tire toutes les ficelles dans la mesure où il existe une inégalité dans le rapport de pouvoir. L'impression largement partagée est celle d'une entreprise négociant avec « un couteau à la gorge des élus et de la Ville », au moyen d'une « poursuite bâillon⁴⁶ ». D'où la frustration exprimée face à un mandat ne visant selon eux qu'à « bonifier » l'entente conclue⁴⁷.

De même, plusieurs estiment que la menace d'une poursuite judiciaire de la part de RML met à mal la capacité de refuser les dérogations de la part des instances décisionnelles, ce qui leur fait douter du caractère démocratique de la consultation⁴⁸. Certains d'entre eux croient d'ailleurs qu'une consultation sur

⁴¹ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 42; Anne-Claire Podvin-Nouail, Transcription, doc. 8.71, p. 65; Soraya Martinez Ferrada, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 9.63, p. 4.

⁴² Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 5.

⁴³ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 13; Claude Dallaire, doc. 9.1, p. 1; Michèle Dagenais, doc. 9.17, p. 1; Fannie Dionne, doc. 9.65, p. 1; Marie Saur, doc. 9.72, p. 1; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 7-8.

⁴⁴ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.4, p. 3; Christine Lee, doc. 9.61, p. 1-2.

⁴⁵ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.4, p. 3.

⁴⁶ Richard Greene, doc. 9.29, p. 1; Lyne Lefebvre, doc. 9.42, p. 3; Isabelle Gagné, doc. 9.74, p. 2; Nathalie Ainsley, doc. 9.76, p. 2; Annie Dussault, doc. 9.90, p. 1; Julie Morissette, doc. 9.24, p. 7; Isabelle Senécal, doc. 9.26, p. 3; Mères au front-Montréal, doc. 9.45, p. 3; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 2.

⁴⁷ Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 1; Joris Maillachon, doc. 9.39, p. 1.

⁴⁸ Christine Guillemette, doc. 9.6, p. 1; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 3.

les mesures accessoires de mitigation n'est pas acceptable, alors qu'il y aurait un consensus des citoyens et des élus de divers paliers de gouvernement sur la nécessité d'une évaluation environnementale d'envergure tenant compte du cumul des activités sur la santé et l'environnement pour les citoyens du quartier⁴⁹.

Beaucoup font état de leur incapacité à agir face à un projet qui va de l'avant sous une apparence de contrainte malgré l'opposition des élus des trois paliers de gouvernement. Insistant sur la nécessité de respecter les règlements existants, ils s'opposent fermement à cette demande de dérogation aux règlements municipaux⁵⁰, car ceux-ci existent pour de très bonnes raisons et il faudra de meilleurs motifs pour justifier une dérogation, laquelle ne doit jamais être une voie de facilitation. Par conséquent, soutiennent-ils, même si les raisons sont juridiquement valables, une dérogation ne doit pas être accordée sous la contrainte, car il ne s'agit plus d'une décision libre et éclairée⁵¹.

Par ailleurs, l'entente entre RML et la Ville de Montréal soulève des enjeux cruciaux d'éthique et de gouvernance. Plusieurs participants s'interrogent : pourquoi la Ville consentirait-elle, en échange de la suspension d'une poursuite de 373 millions de dollars, à financer des aménagements, tout en négligeant largement les préoccupations des citoyens? Ils sont conscients que si l'article 89 n'est pas adopté, l'accord deviendra caduc et RML relancera sa poursuite. Ce qui pose la question de l'impact réel de la consultation publique et du rapport de la commission pour la suite du projet et ses différentes phases à venir⁵².

C'est pourquoi, au regard du contenu de l'entente conclue entre la Ville et l'entreprise, certains craignent que l'OCPM ainsi que la participation publique ne soient instrumentalisés pour influencer sur l'acceptabilité sociale d'un projet inacceptable. Ainsi, le processus de consultation en cours, perçu comme une formalité, serait de nature à alimenter le cynisme et le désengagement des citoyens envers les institutions démocratiques, voire en leur portant préjudice⁵³. D'autres ont l'impression de participer à un cirque avec une consultation publique menée dans un cadre complètement surréaliste dans lequel les citoyens sont appelés à se prononcer sur divers éléments accessoires sans pouvoir s'exprimer sur le niveau de dépossession, de pollution et d'injustice qu'ils subiront⁵⁴. Un tel processus, a-t-on répété, nuirait à la confiance que la population a envers les institutions démocratiques. Beaucoup s'inquiètent du message que cela envoie aux citoyens sur le rôle que jouent les institutions dans la légitimation de projets industriels ou logistiques dommageables non seulement pour l'environnement, mais aussi pour le tissu social, les conditions de vie de l'ensemble de la

⁴⁹ Jean-Félix Chénier, Transcription, doc. 8.31, p. 63; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 5-7; Uwa-Whitney Ighodaro, doc. 9.52, p. 1.

⁵⁰ Parti Québécois-Circonscription Camille-Laurin (transcription), doc. 8. 17, p. 20-21; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 4.

⁵¹ *Idem*.

⁵² Claire Péré, doc. 9.10, p. 2; Maryse Laurence Lewis, doc. 9.16, p. 1-2; Loïk Lagueste, doc. 9.40, p. 2; Lyne Lefebvre, doc. 9.42, p. 3; Sébastien Proulx, doc. 9.51, p. 3; Christine Lee, doc. 9.61, p. 2; Fannie Dionne, doc. 9.65, p. 1; Amélie Desnoyers, doc. 9.85, p. 1-2; Isabelle Senécal, doc. 9.26, p. 2.

⁵³ Joannie Grenier, doc. 9.4, p. 1; Maryse Laurence Lewis, doc. 9.16, p. 1-2; Lylou Sehili, doc. 9.41, p. 1; Anthony Brunelle, doc. 9.54, p. 1; Isabelle Gagné, doc. 9.74, p. 2; Nathalie Ainsley, doc. 9.76, p. 2; Pierre Alarie, doc. 9.77, p. 1; MARE (Mouvement d'action régional en environnement), doc. 9.43, p. 2; Contexte général, doc. 10.1, p. 13.

⁵⁴ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 11; Yohann Hay, doc. 9.67, p. 1.

communauté et l'habitabilité des villes⁵⁵. En conséquence, les citoyens se demandent légitimement quel pourrait être l'impact de leurs interventions devant la commission si l'objectif premier de la Ville est de se dégager d'une poursuite intentée par le promoteur plutôt que la protection et l'amélioration de leur milieu de vie⁵⁶.

- Une confiance ébranlée envers les institutions

Les risques d'une telle dérive liée à la judiciarisation du projet ont été relevés par certains participants. Pour eux, la mobilisation citoyenne a d'abord pris racine au sein des institutions démocratiques, avec une confiance initiale dans leur capacité à répondre aux préoccupations collectives. Cependant, au fil du temps, cette confiance a été érodée, remplacée par un cynisme croissant et une colère légitime face à l'absence de réponses satisfaisantes. Si certains continuent de croire en l'efficacité des démarches démocratiques, le sentiment de frustration aurait atteint un niveau tel que de nouvelles formes d'actions, comme des blocus organisés par les populations, sont désormais envisagées comme moyens d'exprimer leur opposition et de se faire entendre⁵⁷. Selon des citoyens, cette évolution témoigne d'un glissement dans les modes de mobilisation, reflet de la perception d'un manque de légitimité et d'efficacité des processus institutionnels actuels. Cette perte de confiance envers les institutions démocratiques entraînerait d'importantes conséquences et pourrait mener à des dérives⁵⁸. On estime qu'on touche à quelque chose de très grave dès lors que les citoyens ont épuisé tous leurs recours démocratiques, qu'ils sont en phase avec leurs élus contre un projet et que ce dernier se réalise tout de même. Il ne serait donc pas surprenant de constater une augmentation des actions échappant au cadre démocratique traditionnel. Pour plusieurs, ces formes d'actions, souvent perçues comme illégales, ne sont pas entreprises de gaieté de cœur, mais plutôt comme un dernier recours pour exprimer une détresse collective et un sentiment d'abandon face à des institutions perçues comme inaccessibles ou indifférentes à leurs préoccupations légitimes, d'où l'urgence de restaurer des espaces de dialogue et d'action efficaces au sein des structures démocratiques⁵⁹.

⁵⁵ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 12; Roxanne Dubé Rémillard, doc. 9.49, p. 1-2; Mère au front du Haut-Richelieu et ses alliés, doc. 9.73, p. 1; Steven Middleton, doc. 9.36, p. 6; Annabelle Rivard Patoine, doc. 9.82, p. 3; Claire Péré, doc. 9.10, p. 2; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 3; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 2; Annie Dussault, doc. 9.90, p. 2; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 13; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, Transcription, doc. 8.16.1, p. 15; Député d'Hochelega-Maisonnette – Alexandre Leduc, doc. 9.84, p. 1.

⁵⁶ Ronald Daignault et Jacques Laurin, doc. 8.1, p. 4; Ronald Daignault et Jacques Laurin, Transcription, doc. 8.1.1, p. 74-75; Claude Dallaire, doc. 9.1, p. 1; Christine Lee, doc. 9.61, p. 1; Julie Sabourin, doc. 9.69, p. 1; Laure Malibeau, doc. 9.70, p. 3; Mère au front du Haut-Richelieu et ses alliés, doc. 9.73, p. 1; Suzanne Vallières-Nolet, doc. 9.81, p. 1; Annie Dussault, doc. 9.90, p. 1; Carole Mainville, doc. 9.58, p. 1; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 5.

⁵⁷ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 33-34; Contexte général, doc. 10.1, p. 1.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 15.

⁵⁹ Jean-Félix Chénier, Transcription, doc. 8.3.1, p. 65-66; Yohann Hay, doc. 9.67, p. 1; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1; Isabelle Senécal, doc. 9.26, p. 3.

- Soutenir les élus

Plusieurs reconnaissent que la situation est loin d'être évidente ni facile pour les élus, mais les appellent à se tenir debout face aux multinationales et aux grands propriétaires corporatifs et institutionnels menaçant les espaces verts et les quartiers afin de protéger la santé des citoyens⁶⁰. Ainsi, concluent-ils, seul un refus catégorique des demandes du promoteur peut refléter les attentes de la population et démontrer que la consultation de l'OCPM n'est pas une façade utilisée pour prétendre à l'acceptabilité sociale⁶¹.

Bien que l'environnement soit l'un des déterminants de la santé, la participation sociale et la confiance dans les institutions démocratiques apparaissent aussi pour certains comme étant un fondement de la santé⁶². C'est pourquoi ils estiment que le processus de consultation en cours doit aller au-delà d'un simple exercice de forme; il doit renforcer la démocratie locale et préserver l'intégrité du quartier. Ils misent sur le « contre-pouvoir » que représente l'OCPM en tenant la consultation publique pour rétablir les rapports de force et instaurer un équilibre entre les besoins raisonnables d'une population et les choix questionnables d'un entrepreneur⁶³. Il s'agit de modifier les rapports de force en privilégiant les intérêts des citoyens et en protégeant l'environnement, plutôt que les impératifs industriels⁶⁴.

Pour d'autres encore, la seule avenue possible pour contraindre le promoteur et la Ville à réévaluer le projet dans son ensemble serait justement de surseoir à l'adoption de l'article 89, car le *statu quo*, bien qu'imparfait, serait de loin préférable au cauchemar qui se dessine à l'horizon⁶⁵. Beaucoup de participants se disent conscients de ce que le montant réclamé à la Ville par l'entreprise RML réduirait fortement sa capacité d'agir ainsi que sa capacité à relever les défis liés à l'adaptation aux changements climatiques. Mais ils estiment qu'il vaudrait mieux protéger les municipalités des conséquences néfastes de tels recours comme a statué la Fédération des municipalités du Québec dans une résolution de 2019⁶⁶, car c'est la pleine autonomie de la Ville de Montréal et de l'ensemble des municipalités du Québec qui est en jeu. L'entente entre la Ville et RML démontre non seulement le déséquilibre des forces en présence, mais aussi laisse au bon vouloir

⁶⁰ Valérie Damoiseau, doc. 9.3, p. 1; Geneviève Chagnon, doc. 9.5, p. 1; Kim Larose, doc. 9.14, p. 1; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 11; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 18; Lylou Sehill, doc. 9.41, p. 1; Roxanne Dubé Rémillard, doc. 9.49, p. 3; Fannie Dionne, doc. 9.65, p. 1; Marie Saur, doc. 9.72, p. 1; Isabelle Gagné, doc. 9.74, p. 3; Nathalie Ainsley, doc. 9.76, p. 3; Hélène Legault, doc. 9.88, p. 2; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 9.92, p. 1; Benoit Ferland, doc. 9.56, p. 5; Carole Mainville, doc. 9.58, p. 1; Nuisances, mesures de mitigation et qualité de vie, doc. 10.2, p. 1-2.

⁶¹ Julie Patenaude, doc. 9.13, p. 1; Elyse Jollette, doc. 9.64, p. 1; Laure Malibeau, doc. 9.70, p. 4; Marie Saur, doc. 9.72, p. 1; Cassandre Charbonneau-Jobin, doc. 9.86, p. 4.

⁶² CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 15.

⁶³ Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 4; Claire Péré, doc. 9.10, p. 2.

⁶⁴ Claire Péré, doc. 9.10, p. 2; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 3; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 2; Annie Dussault, doc. 9.90, p. 2; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 13; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, Transcription, doc. 8.16.1, p. 15; Député d'Hochelega-Maisonnette – Alexandre Leduc, doc. 9.84, p. 1.

⁶⁵ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, Transcription, doc. 8.4.2, p. 111; Joris Maillochon, doc. 9.39, p. 2; Nuisances, mesures de mitigation et qualité de vie, doc. 10.2, p. 5-6.

⁶⁶ Amélie Desnoyers, doc. 9.85, p. 2.

de l'entreprise la modification des éléments de l'article 89, et à la population, le fardeau de la preuve des préjudices qu'elle subit⁶⁷.

Tout en étant contre le projet, des citoyens notent qu'ils ne sont pas insensibles aux arguments appuyant le projet en soulignant son apport économique potentiel ou son importance stratégique. Malgré la validité de tels arguments, rien ne justifierait, selon eux, d'imposer un niveau de nuisance pouvant affecter la santé et le bien-être des résidents. C'est pourquoi ils souhaitent que toutes les parties impliquées mettent l'effort et le temps nécessaires pour une analyse rigoureuse, précise et transparente du projet avant de franchir la dernière étape du cadre réglementaire⁶⁸.

2.2 L'insertion du projet dans le secteur et l'acceptabilité sociale

La consultation s'est déroulée dans un contexte tendu marqué par une divergence de vision entre la grande majorité des participants, des acteurs économiques et l'entreprise RML, situation renforcée par le règlement de la poursuite et les engagements de la Ville à assumer les coûts relatifs aux mesures de mitigation.

2.2.1 Le contexte conflictuel et les divergences de vision

Plusieurs participants se sont très peu exprimés sur les dérogations sollicitées, mais ont plutôt manifesté leur opposition au projet dans son ensemble.

Bon nombre d'entre eux justifient leur forte opposition au projet par le fait qu'aucune mesure de mitigation ne saurait compenser les effets néfastes des activités de RML sur la santé des riverains. C'est pourquoi quelques citoyens estiment que débattre à propos d'un stationnement d'une centaine de places dans un immense terrain de deux millions de pieds carrés complètement asphalté illustre très bien l'état d'insignifiance dans lequel les citoyens sont relégués en tant qu'« acteurs » du processus démocratique, car ce qui pose problème, ce ne sont pas les dérogations, mais la présence même de l'entreprise⁶⁹.

▪ Assomption Sud-Longue-Pointe : iniquité territoriale et injustice sociale

Selon de nombreux participants, le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe est déjà aux prises avec plusieurs inégalités socioéconomiques, notamment sur les plans de la santé et de la qualité de vie, de la précarité financière et du déficit historique en espaces verts. Cette situation s'est aggravée et continuera de s'aggraver avec l'expansion des activités de RML⁷⁰. Le terrain industriel abandonné était devenu une friche,

⁶⁷ Amélie Desnoyers, doc. 9.85, p. 2.

⁶⁸ Philippe Mizutani, doc. 8.18, p. 1; Philippe Mizutani, Transcription, doc. 8.18.3, p. 46-47; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 9; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 16; Catherine Fortin, doc. 9.35, p. 1; Fannie Dionne, doc. 9.65, p. 1; MARE (Mouvement d'action régional en environnement), doc. 9.43, p. 4.

⁶⁹ Luc Gallant, doc. 8.6, p. 4; Luc Gallant, Transcription, doc. 8.6.1, p. 136; Hélène Charpentier, doc. 9.68, p. 1.

⁷⁰ Julie Patenaude, doc. 9.13, p. 1; Gabrielle Garant, doc. 9.38, p. 1; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 2.

une grande zone végétalisée dans un secteur pauvre à cet égard. Bref, à cet endroit s'était naturellement constitué un véritable parc-nature⁷¹. L'arrivée d'une infrastructure logistique de grande envergure dans ce quartier déjà marginalisé pourrait accentuer la perception négative du secteur par les citoyens, créant un cercle vicieux de stigmatisation. Pour la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, les résidents pourraient avoir le sentiment que leur quartier est davantage perçu comme une « zone tampon » pour les activités industrielles, plutôt qu'un espace de vie digne et respecté⁷². Aussi, le secteur peut être qualifié de désert alimentaire en raison de l'accès limité à des aliments de qualité. De plus, une citoyenne soutient que les résidents de la zone résidentielle enclavée par la zone industrielle, sont isolés des services de proximité et du transport en commun⁷³. On note par ailleurs que la population de l'Est est plus défavorisée matériellement que tous les autres territoires montréalais et vit dans des conditions économiques plus difficiles, en plus de présenter un faible taux de scolarisation et un modeste revenu moyen⁷⁴.

▪ **Un enjeu de santé publique**

Pour souligner les écarts marqués au niveau de la santé, les citoyens réfèrent aux données de la santé publique de Montréal en 2023 qui indiquent que la population de l'Est de l'île de Montréal (1/4 de la population montréalaise), comparativement au reste de Montréal, présente « *une espérance de vie plus courte et un taux plus élevé de mortalité générale*⁷⁵ ». Le secteur présenterait aussi une très forte prévalence des maladies chroniques et un taux élevé d'hospitalisation avec les problèmes respiratoires accrus et la perte de sommeil. Étant donné que 36,3 % de la population est atteinte d'au moins une maladie chronique, des participants estiment que l'implantation de RML dans l'Est de Montréal aggraverait ces inégalités en santé⁷⁶.

Pour plusieurs groupes et citoyens, tous les habitants du quartier ont droit à un environnement sain, et les entreprises s'installant à proximité doivent en tenir compte, d'autant plus que, comme l'illustre la mobilisation citoyenne, les questions de santé environnementale sont de plus en plus au cœur des enjeux d'acceptabilité sociale⁷⁷.

⁷¹ Ce terme a été employé par certains participants. Il réfère à la volonté que soit créé, sur le territoire Assomption Sud-Dickson, un parc naturel non aménagé. Le terrain est bordé à l'ouest par la gare de triage du CN et à l'est par la rue Dickson, au nord par les rues Hochelaga et Souigny et au sud par la rue Notre-Dame. Voir OCPM, Vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe, 2019.

⁷² La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 9.71, p. 7.

⁷³ Annabelle Rivard Patoine, doc. 9.82, p. 2.

⁷⁴ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 9.

⁷⁵ Chloé Leflot, doc. 8.8, p. 1; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1; Hélène Legault, doc. 9.88, p. 2.

⁷⁶ Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 1; Jean-Félix Chénier, Transcription, doc. 8.3.1, p. 63; Danièle Trachy et Robert Carrière, doc. 9.11, p. 1; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 6-8; Chloé Leflot, doc. 8.8, p. 1; Julie Sabourin, doc. 9.69, p. 1; Laure Malibeu, doc. 9.70, p. 2; Julie Morissette, doc. 9.24, p. 6.

⁷⁷ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.15, p. 5; Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 4.

Le CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal estime quant à lui qu'aucune évaluation d'impacts sur la santé n'a été réalisée pour le projet du secteur Assomption Sud⁷⁸. Aussi, malgré des années de discussion, aucun système d'échange d'information n'aurait été mis en place permettant un partage des données afin de suivre de façon globale l'impact du bruit sur la santé dans le secteur. Il cite ainsi l'organisme Vivre en Ville qui souligne que « *le bruit environnemental n'est pas qu'un problème ponctuel. Il est vécu simultanément à différentes échelles et doit donc être appréhendé à chacune d'entre elles au même moment*⁷⁹ ».

Par conséquent, il serait temps, selon certains citoyens, de mettre dans la balance du « tout à l'économie », la restauration, le maintien des écosystèmes et la qualité de vie des citoyens. De concert avec les parties prenantes au projet, ces citoyens estiment que l'entreprise devrait partager les données pertinentes avec la Direction régionale de santé publique (DRSP) pour effectuer un suivi, dans une perspective d'impacts sur la santé ainsi que sur les effets des aménagements et prévoir un mécanisme pour informer la population des résultats⁸⁰. La compagnie doit faire preuve d'une réelle transparence pour ses demandes adressées aux divers paliers de gouvernement, en rendant publics les documents pertinents, les différents scénarios⁸¹, les échéanciers et les tests réalisés. En considérant que les résidents du quartier sont les mieux placés pour identifier les problèmes qu'ils vivent au quotidien, RML se doit de répondre aux questions et inquiétudes posées de façon transparente et convaincante⁸², en plus de se conformer aux règles de bon voisinage, telles qu'élaborées dans l'arrêt⁸³ Ciment du St-Laurent Inc. contre Barrette⁸⁴.

- Une injustice environnementale

Pour de nombreux participants, la présence et le développement de RML viendraient renforcer l'injustice environnementale que subit le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe depuis des décennies en ce qui concerne la faible quantité et la qualité des espaces verts. Conséquemment, Hochelaga est identifié comme le « poumon noir de Montréal » avec très peu d'espaces verts⁸⁵. Ce secteur de l'arrondissement

⁷⁸ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 12.

⁷⁹ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 12; Cassandre Charbonneau-Jobin, doc. 9.86, p. 3-4.

⁸⁰ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 12; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, Transcription, doc. 8.16.1, p. 12, 13 et 14; France Duquette, doc. 9.66, p. 1.

⁸¹ En avril 2021, Charles Raymond parlait de 1000 déplacements de camions par jour. En novembre 2022, le MELCCFP l'autorise à faire 1500 déplacements de camions par jour alors qu'il n'opère que 8 % de son site. Pour plus de détails, voir Josée Desmeules, doc. 12, p. 5.

⁸² Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 2; Julie Morissette, doc. 9.24, p. 6; Conseil central de Montréal métropolitain -CSN, doc. 9.37, p. 5.

⁸³ L'affaire remonte au jugement sur l'action en recours collectif qui avait été rendu le 9 mai 2003 par la juge Julie Dutil de la Cour supérieure. Celle-ci a accueilli l'action et condamné St-Laurent à payer des sommes importantes aux résidents demeurant dans les quartiers situés aux alentours de l'usine de Beauport. Ce jugement a été porté en appel par St-Laurent. La Cour d'appel, sous la plume du juge Pelletier, en est venue à la conclusion contraire. L'arrêt Ciment du Saint-Laurent c. Barrette est le jugement rendu par la Cour suprême du Canada qui met un terme à ce débat en reconnaissant l'existence d'un régime de responsabilité civile sans faute en matière de troubles de voisinage fondés sur le caractère excessif des inconforts subis. Pour plus de détails, voir : <https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/fr/item/2609/index.do>.

⁸⁴ Catherine Néron, doc. 9.19, p. 5.

⁸⁵ Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 120; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1; Hélène Legault, doc. 9.88, p. 2; Député d'Hochelaga-Maisonneuve – Alexandre Leduc, doc. 9.84, p. 1; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 3.

de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (MHM) se trouve dans la liste des pires îlots de chaleur sur l'île de Montréal avec un indice de canopée qui se situerait autour de 5 %⁸⁶. De plus, l'idée de permettre l'implantation d'un projet industriel d'une grande ampleur à un jet de pierre des habitations est très mal accueillie. Pour des citoyens et groupes, si la coopérative d'habitation était située dans un quartier cossu de Montréal, jamais un tel projet n'aurait été envisagé. Il leur apparaît évident que les facteurs socioéconomiques faisant d'Hochelaga-Maisonneuve un quartier historiquement défavorisé auraient joué un rôle dans la démarche qui a mené à l'implantation du projet RML dans le secteur⁸⁷. Pourtant, la Ville, appuyée dans ses efforts par d'autres paliers de gouvernement, débourse des sommes importantes pour acquérir des terrains privés dans l'ouest afin de protéger les milieux naturels. En revanche, dans l'est, à majorité prolétaire et francophone, ces efforts semblent cruellement absents. « Là, c'est le règne de la marchandise qui domine », laissant les résidents confrontés à une vision de développement privilégiant les intérêts industriels au détriment de leur qualité de vie et de la préservation de leur environnement⁸⁸.

C'est l'une des raisons pour lesquelles des citoyens et groupes estiment que le projet n'a pas sa place dans un cadre urbain, considérant que le développement portuaire et industriel occasionne déjà des nuisances importantes. Pour eux, les coopératives d'habitation ont vu le jour, car ce site industriel amorçait sa désindustrialisation et, à l'époque de la compagnie d'acier (Canadian Steel Foundries), personne n'aurait eu l'idée de construire des logements à proximité⁸⁹. Tout en reconnaissant que l'entreprise RML a des droits, ils fustigent un manque de vision qui aurait fait en sorte que le zonage industriel n'ait pas été enlevé à temps⁹⁰. Un citoyen estime même que cette négligence de la Ville à modifier rapidement le zonage témoignait « d'une aspiration à un retour de la vocation industrielle du site étant donné son lucratif rendement fiscal⁹¹ ». Pourtant, les phases d'industrialisation, de désindustrialisation et de réindustrialisation des dernières décennies ont des effets néfastes sur la santé et la vie des citoyens⁹².

⁸⁶ Sugir Selliah, doc. 9.32, p. 1; Conseil central de Montréal métropolitain – CSN, doc. 9.37, p. 6; Benoit Ferland, doc. 9.56, p. 4; Olivier Sansfaçon-Lévesque, doc. 9.83, p. 3; Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 7.

⁸⁷ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.4, p. 4; Marc Bonhomme, doc. 9.15, p. 3-5; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 2; Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 7.

⁸⁸ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.4, p. 4; Marc Bonhomme, doc. 9.15, p. 3-5; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 2.

⁸⁹ Luc Gallant, doc. 8.6, p. 3; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 4-5 et 10; Coopérative d'habitation Ville-Marie, Transcription, doc. 8.9.1, p. 8; Sébastien Proulx, doc. 9.51, p. 2.

⁹⁰ Luc Gallant, doc. 8.6, p. 3; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 4-5 et 10; Coopérative d'habitation Ville-Marie, Transcription, doc. 8.9.1, p. 8; Sébastien Proulx, doc. 9.51, p. 2; Julie Patenaude, doc. 9.13, p. 2; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 4; Hauteurs, doc. 10.5, p. 1.

⁹¹ Marc Bonhomme, doc. 9.15, p. 5.

⁹² Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 2; Estelle Grandbois-Bernard, Transcription, doc. 8.11.2, p. 47; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 1; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 8-9; Monique Brière, doc. 9.27, p. 1; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 4.

- **Le projet RML perçu comme un prolongement déguisé du port au nord de la rue Notre-Dame**

L'optimisation de la plateforme de transbordement de RML est perçue comme le prolongement déguisé du port de Montréal au nord de la rue Notre-Dame Est. Pour de nombreux citoyens, RML est ni plus ni moins qu'une expansion portuaire. Ses activités devraient se tenir dans la zone du port au sud de la rue Notre-Dame. Ainsi, qu'elles s'insèrent de force dans les quartiers constitue un dangereux précédent⁹³. À travers elle, les activités portuaires migreraient au nord de la rue Notre-Dame, permettant ainsi de découpler les capacités de traitement de marchandises du port⁹⁴. Or, les citoyens et groupes estiment que cette croissance incessante est problématique. En plus d'accaparer la quasi-totalité des berges de l'arrondissement de MHM et de couper les citoyens d'un accès au fleuve, le port s'étend toujours plus, en s'insérant discrètement dans les milieux de vie. Bien que RML soit une entreprise privée, les citoyens concluent que c'est le port qui pollue, détruit des espaces verts et exige de nouvelles routes pour être en mesure d'augmenter le camionnage qui est déjà un enjeu majeur du secteur⁹⁵.

Malgré ce sentiment partagé par une grande proportion de participants, le Port de Montréal a apporté un démenti. En effet, il réitère que le projet de RML ne signifie en rien l'agrandissement du port de Montréal dans le secteur, puisqu'il s'agit d'un projet géré de façon indépendante par un propriétaire privé⁹⁶. RML, propriétaire du site visé par la présente consultation, représente un partenaire parmi les milliers d'autres entreprises disséminées dans la grande région montréalaise et desservie par le port de Montréal⁹⁷.

La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve estime que la présence du port crée des tensions entre les habitants, les autorités locales, et les exploitants de la plateforme logistique, rendant ainsi la collaboration plus difficile pour les projets à venir et pourrait nuire aux initiatives de revitalisation urbaine visant à améliorer la qualité de vie⁹⁸. Certains citoyens ont le sentiment que la ville est construite pour permettre aux entreprises de faire des profits, et non pour offrir une demeure et un milieu de vie épanouissant à leurs enfants⁹⁹. Dans la même perspective, une citoyenne note que le développement d'un centre logistique dans Hochelaga-Maisonneuve est associé, d'une part, à l'imaginaire d'une réindustrialisation liée à la « quatrième révolution industrielle » et, d'autre part, à l'expansion des zones de circulation des marchandises permettant

⁹³ Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 4-5; Anthony Brunelle, doc. 9.54, p. 1; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 9.53, p. 3-4; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 4; Cassandre Charbonneau-Jobin, doc. 9.86, p. 2; Contexte général, doc. 10.1, p. 1.

⁹⁴ Ronald Daignault et Jacques Laurin, Transcription, doc. 8.11, p. 77; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 2; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 35.

⁹⁵ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 4; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 15-16; Mireille Goulet, doc. 8.14, p. 1; Yohann Hay, doc. 9.67, p. 1; Laure Malibeu, doc. 9.70, p. 2; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 2; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 2.

⁹⁶ Administration portuaire de Montréal, doc. 9.34, p. 4.

⁹⁷ *Idem*.

⁹⁸ La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 9.71, p. 7.

⁹⁹ Valérie Damoiseau, doc. 9.3, p. 1; Geneviève Chagnon, doc. 9.5, p. 1; Lylou Sehili, doc. 9.41, p. 1.

un approvisionnement en temps réel, au détriment de l'habitabilité de l'espace urbain. Favorisant des chaînes de valeur toujours plus intégrées à l'échelle internationale, cette dynamique transforme négativement l'urbanisme des quartiers périphériques des grandes villes et renforce les conflits d'usage, comme ceux observés sur le site¹⁰⁰. Pourtant, notent certains, on ne pourrait continuer de justifier la dégradation de l'environnement et l'atteinte de la qualité de vie des habitants par le « *sacro-saint progrès de l'économie*¹⁰¹ ».

Enfin, des citoyens soutiennent que l'administration municipale doit être en mesure de résister aux pressions de « l'establishment » et de la croissance à tout prix, car on ne pourrait laisser l'industrie du conteneur dicter l'aménagement du territoire¹⁰². Par conséquent, affirment-ils, si la Ville souhaite vraiment être cohérente avec le principe d'une « *transition socioécologique, en associant systématiquement la notion d'équité sociale à l'adaptation aux changements climatiques*¹⁰³ » tels que définis dans le projet de PUM 2050, elle doit prioriser une économie locale à circuits courts, plutôt que de favoriser l'industrie du conteneur basée sur l'importation de produits ayant parcouru des milliers de kilomètres et ayant généré d'importantes nuisances environnementales¹⁰⁴. Ainsi, empêcher l'accroissement de ces activités permettrait, selon une citoyenne, de corriger une erreur historique¹⁰⁵. En cohérence avec cette position, des citoyens estiment que l'on devrait limiter l'expansion du port au-delà de la rue Notre-Dame et confiner l'entreprise RML à son territoire actuel correspondant à la phase 1 de son développement¹⁰⁶. D'autres participants vont plus loin en proposant que les installations de RML se déplacent à Montréal-Est, ou sur un autre terrain plus approprié pour ses activités, là où il n'y a pas ou peu de résidents¹⁰⁷.

2.2.2 La nécessaire responsabilité sociale de l'entreprise RML

Pour de nombreux citoyens, RML serait un mauvais citoyen corporatif partout où il s'installe¹⁰⁸. Pour eux, un bon citoyen corporatif est une entreprise qui agit de manière responsable envers la société et l'environnement, respecte les lois, s'engage dans des pratiques éthiques, contribue positivement aux communautés où elle est implantée, réduit son impact environnemental, respecte les droits des employés

¹⁰⁰ Annabelle Rivard Patoine, doc. 9.82, p. 3.

¹⁰¹ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, Transcription, doc. 8.4.2, p. 109; Uwa-Whitney Ighodaro, doc. 9.52, p. 1.

¹⁰² Julie Patenaude, doc. 9.13, p. 2; Gabrielle Garant, doc. 9.38, p. 1.

¹⁰³ Julie Patenaude, doc. 9.13, p. 2; Roxanne Dubé Rémillard, doc. 9.49, p. 1.

¹⁰⁴ Julie Patenaude, doc. 9.13, p. 2; Roxanne Dubé Rémillard, doc. 9.49, p. 1; Mères au front-Montréal, doc. 9.45, p. 4.

¹⁰⁵ Julie Patenaude, doc. 9.13, p. 2; Carole Mainville, doc. 9.58, p. 1.

¹⁰⁶ Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 2; Contexte général, doc. 10.1, p. 3-4.

¹⁰⁷ Sauvons la falaise, doc. 9.50, p. 1-2; Gabrielle Garant, doc. 9.38, p. 1; Michelle Ouellet, doc. 9.47, p. 1.

¹⁰⁸ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 4; Anaïs Houde, Transcription, doc. 8.10.1, p. 37; Annie Dussault, doc. 9.90, p. 2.

et est transparente dans ses activités¹⁰⁹. Pourtant, dans le cas présent, notent-ils, l'entreprise n'aurait absolument pas démontré de transparence à la fois lors de travaux du groupe de travail thématique (GTT) dans le cadre de l'instance de concertation Assomption Sud–Longue-Pointe, mais aussi lors de la séance d'information et de questions et réponses d'octobre 2024, alors que les participants posaient des questions, les réponses étaient convenues et évasives¹¹⁰.

Pour d'autres, l'entreprise privilégierait ses profits au détriment du bien-être des résidents et de l'environnement¹¹¹. Aussi, malgré les promesses d'écoute et d'ouverture formulées par ses représentants, l'historique des relations entre RML et les riverains de ses autres sites dans Pointe-Saint-Charles et à Vancouver, notamment, brosse « *le portrait d'une entreprise qui priorise ses propres impératifs au-dessus de toute autre considération*¹¹² ». Ceci justifierait l'absence d'un comité de suivi citoyen dans le discours de l'entreprise ainsi que dans l'entente, malgré les recommandations du rapport du groupe de travail thématique¹¹³.

Plusieurs citoyens et groupes soulignent « *l'attitude belliqueuse* » du propriétaire envers le milieu et les institutions démocratiques, dans la mesure où il n'envisage aucunement le maintien et l'amélioration de la butte sur son terrain, la limitation de ses heures d'activités, l'aménagement de zones tampons et des mesures de mitigation significatives¹¹⁴. De plus, selon eux, il se déresponsabilise complètement des impacts de son projet, refusant de payer pour la mitigation de ses nuisances¹¹⁵ ».

Par ailleurs, plusieurs citoyens regrettent que les négociations pour le règlement de la poursuite n'aient pas aussi porté sur des éléments permettant de répondre aux inquiétudes et aux besoins des riverains. Puisque l'entreprise avait clairement l'avantage sur les sujets abordés, elle avait une opportunité unique de démontrer sa bonne volonté, son intention de s'intégrer harmonieusement au voisinage. Selon eux, il s'agit d'une occasion manquée, alors que les discussions sur le déploiement du projet et la gestion des nuisances auraient dû être au sommet des priorités de l'entreprise, bien avant « *l'optimisation de ses opérations*¹¹⁶ ».

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain estime plutôt que l'entreprise s'est comportée en bon citoyen corporatif et a multiplié les efforts pour ajuster son projet. Elle souligne que dès 2018, et ce,

¹⁰⁹ Roxanne Dubé Rémillard, doc. 9.49, p. 2.

¹¹⁰ Claude Dallaire, doc. 9.1, p. 1; Michèle Dagenais, doc. 9.17, p. 1-2; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 38-39; Mères au front-Montréal, doc. 9.45, p. 2; Benoit Ferland, doc. 9.56, p. 2; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 3.

¹¹¹ Roxanne Dubé Rémillard, doc. 9.49, p. 2-3; Elyse Jollette, doc. 9.64, p. 1; Christine Guillemette, doc. 9.6, p. 1; Suzanne Nadeau, doc. 9.7, p. 1; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 2.

¹¹² Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, Transcription, doc. 8.4.2, p. 110.

¹¹³ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, Transcription, doc. 8.4.2, p. 110; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1.

¹¹⁴ Laure Malibeau, doc. 9.70, p. 3; Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 10; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 7; Transcription, doc. 8.12.2, p. 27; Julie Sabourin, doc. 9.69, p. 1.

¹¹⁵ Luc Gallant, doc. 8.6, p. 10; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 10; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 4; Joris Maillochon, doc. 9.39, p. 1; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 5; Cassandre Charbonneau-Jobin, doc. 9.86, p. 3-4.

¹¹⁶ Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 3.

malgré un litige qui l'opposait à la Ville, l'entreprise aurait proposé des mesures de cohabitation répondant directement aux préoccupations exprimées par les citoyens. Elle aurait également participé à la consultation de l'OCPM en 2019 ainsi qu'aux travaux de l'instance Concertation Assomption Sud–Longue-Pointe et du Groupe de travail thématique en 2021¹¹⁷.

2.2.3 La poursuite de RML et les engagements de la Ville de Montréal

Une grande majorité de participants s'est montrée très critique à l'égard de la Ville de Montréal. Ils expriment leur colère contre un système qui permet à une entreprise de prendre en otage des élus, des institutions et des citoyens à coup de poursuites de millions de dollars pour arriver à ses fins. Certains rappellent que la volonté de l'entreprise RML de s'imposer par la force peut reposer sur le droit, mais soulignent que « *ce qui est légal n'est pas légitime*¹¹⁸ ».

Ils soutiennent notamment que le recours juridique lancé par RML a agi et agit encore comme un bâillon. En conséquence, la Ville se retrouverait complètement démunie, paralysée et incapable de défendre adéquatement ses citoyens. Selon eux, l'entrepreneur utiliserait la même tactique d'intimidation juridique avec le ministère de l'Environnement, afin de le pousser à permettre l'extension de ses heures d'activités¹¹⁹.

Ainsi, considérant que les négociations se sont déroulées dans le contexte d'une poursuite de 373 millions de dollars menaçant de façon écrasante l'intégrité économique de la métropole et ses habitants, beaucoup considèrent que l'entente en résultant est fallacieuse. De ce fait, comme la négociation n'a pu se faire de manière équitable, c'est incontestablement l'entreprise qui en sort gagnante et les citoyens, perdants¹²⁰.

Pour beaucoup, la cohabitation harmonieuse des secteurs résidentiels et industriels a atteint sa limite. RML ne peut s'établir sans compromettre sérieusement la paix sociale et la santé des habitants du quartier. Le lien de confiance entre les résidents du quartier et l'entreprise est inexistant, tout comme l'adhésion de la population au projet. Le fait que l'entreprise se donne la latitude de relancer la poursuite si elle n'obtient pas satisfaction à ses demandes de dérogations relèverait du chantage¹²¹.

Par ailleurs, nombre de participants se disent contre l'ensemble des mesures de mitigation. Selon eux, certains détails de l'entente dépassent l'entendement, d'autant qu'il s'agit de concessions dont les coûts dépasseraient les centaines de millions de dollars incluant le réaménagement du réseau routier dans le secteur de la rue Dickson. Ce qui fait dire au Collectif en environnement Mercier-Est que « *la Ville de Montréal a cédé aux manœuvres d'intimidation de cette entreprise, plutôt que de garantir à sa population*

¹¹⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 9.91, p. 1.

¹¹⁸ Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 5.

¹¹⁹ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 3; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 23; François Brisson, doc. 9.23, p. 1; Richard Greene, doc. 9.29, p. 1; Cassandre Charbonneau-Jobin, doc. 9.86, p. 2; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 6.

¹²⁰ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 9; Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 2; Michèle Dagenais, doc. 9.17, p. 1-2; Anaïs Houde, Transcription, doc. 8.10.1, p. 37; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 18; Sébastien Proulx, doc. 9.51, p. 2.

¹²¹ Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 1; Christine Lee, doc. 9.61, p. 1; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 5-6.

*un milieu de vie sain*¹²² ». Cette entente est d'autant plus mal vécue qu'elle ne laisse aucune place à l'instance de concertation¹²³. D'ailleurs, des citoyens et groupes notent que les relations entre la Ville, les élus et les citoyens ont été très difficiles à la suite de l'annonce du verdict de la Cour d'appel donnant raison à RML et la poursuite qui s'en est suivie¹²⁴.

C'est donc le sentiment d'une double injustice pour les participants qui constatent que les mesures de mitigation seront payées à même les poches des contribuables, car il est inacceptable pour eux que la Ville paie pour le mur, alors qu'elle n'est pas responsable du bruit¹²⁵. Ils estiment que le projet défie les règles de droit en matière de responsabilité civile dans la mesure où celui qui cause le dommage n'est pas celui qui paie. Comme le souligne l'Observatoire des milieux de vie urbains de l'UQAM, le désintérêt des industries envers la qualité du milieu de vie peut mener à un bris du lien de confiance et nuire à l'acceptabilité sociale des projets de développement économique. En conséquence, en tant que propriétaire et exploitant privé, RML a un rôle à jouer pour consolider l'interface avec Viauville et pour gérer son impact sur la qualité du milieu¹²⁶.

▪ **Une entente coûteuse**

Certains estiment que les termes de l'entente acceptée par la Ville pour régler la poursuite de RML risqueraient de lui coûter davantage pour plusieurs raisons :

- Les dérogations pourraient s'avérer plus coûteuses que le montant de la poursuite elle-même au regard des coûts de construction et d'entretien des infrastructures à long terme;
- Ces dérogations ne mettraient pas fin aux relations tumultueuses entre la Ville et RML, cette dernière pouvant demander davantage en menaçant de poursuites en justice;
- Les dommages réputationnels affaibliraient la position de la Ville dans de futures négociations, car l'exemple de RML pourrait encourager d'autres entreprises à tenter des poursuites, même pour des demandes moins importantes, ce qui nuirait à l'efficacité de la gestion municipale¹²⁷.

Plusieurs estiment qu'il règne toujours une certaine opacité sur ce que les gains légaux permettent ou non à RML de faire sur son terrain et s'interrogent sur l'opportunité de la demande de dérogations, d'autant plus

¹²² Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 9.92, p. 1.

¹²³ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.4, p. 3.

¹²⁴ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 38; Sébastien Proulx, doc. 9.51, p. 1; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 5-6.

¹²⁵ Nicole Bernier, Transcription, doc. 8.20.1, p. 98; Uwa-Whitney Ighodaro, doc. 9.52, p. 1; Annie Dussault, doc. 9.90, p. 2; François Brisson, doc. 9.23, p. 2; Conseil central de Montréal métropolitain - CSN, doc. 9.37, p. 7.

¹²⁶ Observatoire des milieux de vie urbains de l'ESG UQAM, doc. 9.18, p. 4 et 7.

¹²⁷ Yuliya Bodryzlova, doc. 9.8, p. 1; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 3; Marie-Josée Gauthier, doc. 9.44, p. 2; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 9.92, p. 1.

que ses représentants insistent sur le fait qu'en vertu de la décision de la cour, elle peut mener ses activités sans elles¹²⁸.

Des organisations à caractère économique qui soutiennent le projet apportent certaines nuances. Pour elles, les activités sont réalisées de plein droit par une entreprise qui a fait preuve de bonne foi. Elles insistent sur l'importance que Montréal, comme toute administration gouvernementale, respecte les droits des promoteurs et des gens d'affaires qui développent des projets répondant aux exigences du cadre légal et réglementaire¹²⁹. L'adoption du projet de règlement en vertu de l'article 89 consacrerait non seulement la reconnaissance de la règle de droit, mais permettrait une amélioration de la situation actuelle, légalement permise en vertu des jugements de la Cour supérieure et de la Cour d'appel du Québec¹³⁰.

Néanmoins, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal souhaite que l'entreprise s'assure du respect des normes de santé publique en vigueur et du cadre réglementaire applicable, qu'elle collabore en continu avec la Ville de Montréal afin de favoriser un arrimage entre la zone tampon et sa zone d'activités, et mette en place un plan d'implication locale et communautaire¹³¹.

Cette position n'est pas partagée par la grande majorité des citoyens pour qui la poursuite de RML contre la Ville ne peut servir de justification pour accepter tel quel le projet de règlement prévu à l'entente. Pour eux, il est impératif pour la Ville, de concert avec les instances gouvernementales concernées, de retourner à la table à dessin concernant l'avenir de ce terrain et, globalement, du secteur, afin de proposer à la population un projet respectueux de l'environnement et de la santé des citoyens, bénéficiant ainsi d'une réelle acceptabilité sociale¹³². Ils recommandent l'abandon des dérogations, la renégociation de l'entente avec RML, quitte à faire face une nouvelle fois à la poursuite qui, de toute façon, coûte cher à la Ville : en plus de verser 17 millions de dollars à l'entreprise, 12 millions pour l'acquisition de la friche, elle devra financer le bassin de rétention et d'autres aménagements¹³³. C'est la raison pour laquelle plusieurs citoyens estiment que les coûts associés à cette entente doivent être transparents, et leurs répercussions sur les finances municipales, scrupuleusement évaluées¹³⁴.

Plusieurs citoyens ont tenu à rappeler qu'Hochelaga-Maisonneuve est un quartier résilient, mobilisé, engagé et lucide face aux défis se présentant à lui. De la même manière, insistent-ils, en refusant de céder la qualité de vie de tout un voisinage au profit de l'expansion d'une industrie intimidante, la Ville s'inscrirait comme

¹²⁸ Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 2-3.

¹²⁹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 9.91, p. 1.

¹³⁰ Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.60, p. 5 et 7.

¹³¹ *Ibid.*, p. 7.

¹³² Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.4, p. 5; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 3; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 8.

¹³³ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 37; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1.

¹³⁴ Claire Péré, doc. 9.10, p. 2; Michèle Dagenais, doc. 9.17, p. 1; François Brisson, doc. 9.23, p. 2; Olivier Sansfaçon-Lévesque, doc. 9.83, p. 6-7.

défenderesse du bien commun¹³⁵. Ils sont conscients qu'arrêter le développement de ce projet ne sera pas une démarche facile, mais elle est la seule pouvant contribuer à un avenir meilleur pour MHM¹³⁶. Finalement, une expropriation de RML afin de réaliser le projet de parc-nature devrait être envisagée¹³⁷.

2.3 Les composantes du projet

Les différentes composantes de l'aménagement du site, davantage minérales que végétales, ont fait l'objet de nombreux avis défavorables en lien avec l'insertion du projet dans le milieu bâti et habité et son arrimage avec le voisinage existant traités à la section 2.2 précédente. Globalement, les composantes projetées, en raison de leur caractère industriel, sont davantage utilitaires qu'attrayantes. En ce sens, elles ne contribuent guère à améliorer un environnement déjà déficitaire du point de vue de la qualité de vie.

2.3.1 Le stationnement, les équipements mécaniques et l'affichage

Malgré la forte participation à la consultation, les citoyens et groupes se sont peu prononcés sur le stationnement, les équipements mécaniques et d'entreposage, si ce n'est que pour marquer leur désapprobation et leur opposition. Leur prémisses repose sur le fait qu'un projet ne pouvant pas s'implanter dans le respect du bien-être, de la qualité de vie et de la santé de la population montréalaise n'est pas compatible avec le milieu¹³⁸. Pour plusieurs, l'entreprise s'intégrerait plutôt à un système portuaire et industriel qu'il renforcerait par son arrivée. En conséquence, les activités de ce système, par leur dimension, sont incompatibles avec celles d'un secteur résidentiel et ne pourraient cohabiter avec ce dernier¹³⁹. De fait, soutiennent-ils, les questions de la taille de certains panneaux ou du nombre de bornes de recharge de véhicules électriques sont insignifiantes devant la menace que représente RML pour la santé de la population et l'avenir des habitations avoisinantes¹⁴⁰. De surcroît, la construction de bâtiments non requis pour l'exécution des activités envisagées se ferait au détriment du verdissement, estime-t-on¹⁴¹.

¹³⁵ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 8; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 16.

¹³⁶ Yuliya Bodryzlova, doc. 9.8, p. 1; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1.

¹³⁷ Alexandre Hamel, doc. 9.9, p. 1; Marc Bonhomme, doc. 9.15, p. 5-6; Anaïs Houde, Transcription, doc. 8.10.1, p. 38; Elyse Jollette, doc. 9.64, p. 1.

¹³⁸ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 10; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 36; Valérie Damoiseau, doc. 9.3, p. 1; Geneviève Chagnon, doc. 9.5, p. 1; Suzanne Nadeau, doc. 9.7, p. 1; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 5; Monique Brière, doc. 9.27, p. 1; Lyne Lefebvre, doc. 9.42, p. 4; Anthony Brunelle, doc. 9.54, p. 1; Julie Morissette, doc. 9.24, p. 7; Député d'Hochelaga-Maisonneuve – Alexandre Leduc, doc. 9.84, p. 1.

¹³⁹ Luc Gallant, doc. 8.6, p. 4; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 12-14; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 5-6; Joris Maillochon, doc. 9.39, p. 1.

¹⁴⁰ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, Transcription, doc. 8.4.2, p. 110; Valérie Damoiseau, doc. 9.3, p. 1; Geneviève Chagnon, doc. 9.5, p. 1.

¹⁴¹ Catherine Néron, doc. 9.19, p. 2.

Les citoyens et groupes trouvent dérisoires les moyens mis en place par l'entreprise et la Ville pour réduire les futures nuisances. Les mesures de mitigation proposées ne feraient pas le poids, car il y aurait une telle disproportion d'échelle entre les activités de transport de marchandises et les secteurs résidentiels qu'il faudrait des mesures plus importantes¹⁴². Si la Ville a fait un très gros effort en négociant l'achat et la vente de terrain pour préserver le boisé Steinberg et la friche ferroviaire, l'entreprise n'offre rien d'autre que sa propre présence¹⁴³.

Pour plusieurs, les élévateurs à grains sont une source importante de nuisances sonores et représentent un risque pour la sécurité et la santé¹⁴⁴. En les regroupant au nord-ouest du site, ses effets seront directs sur le boisé Steinberg. Pourtant, ce dernier se veut un morceau d'un important corridor vert qui pourrait s'étendre jusqu'au Boisé-Jean-Milot, le futur parc faisant désormais partie du quartier Viauville. Or, regrettent plusieurs, tous les aménagements proposés semblent ignorer ces préalables très importants pour les citoyens¹⁴⁵. On soutient également que le boisé Steinberg n'est pas un espace dépotoir où diriger les nuisances sonores, mais un espace arraché à la destruction que la population entend protéger. La friche que constitue la Bande-CN, quant à elle, n'est pas un espace de mitigation dans lequel on peut gruger des mètres ici et là dans l'espoir d'amoindrir les nuisances du CN et de RML. En revanche, ces espaces largement fréquentés par la population devraient être préservés et faire partie d'un projet de parc-nature qui participerait à la poursuite d'un processus déjà entamé de revégétalisation du site¹⁴⁶.

Les citoyens soulignent que les hauteurs des bâtiments accessoires et l'affichage surdimensionné proposé généreront à la fois de la pollution visuelle, lumineuse et acoustique. Les nuisances seraient trop importantes et rien ne démontre dans les documents fournis par l'entreprise et l'arrondissement que les mesures de mitigation pourraient permettre de bonifier le verdissement, de protéger la qualité de l'environnement immédiat ainsi que la santé et la qualité de vie des résidents¹⁴⁷. Ainsi, ces activités bruyantes s'ajoutent à un climat sonore dépassant déjà la norme établie par la Loi sur la qualité de l'environnement, sans oublier les impacts de la bretelle autoroutière Assomption-Souigny que le ministère des Transports du Québec souhaite construire pour les camions du port et de RML¹⁴⁸.

¹⁴² Luc Gallant, Transcription, doc. 8.6.1, p. 137; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 16-18; Marie-Josée Gauthier, doc. 9.44, p. 3; Pierre Alarie, doc. 9.77, p. 1; Nuisances, mesures de mitigation et qualité de vie, doc. 10.2, p. 5-7.

¹⁴³ Luc Gallant, Transcription, doc. 8.6.1, p. 137.

¹⁴⁴ Roxanne Ouellet, doc. 9.48, p. 1.

¹⁴⁵ Luc Gallant, doc. 8.6, p. 5-7; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 14; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 17-18; Fannie Dionne, doc. 9.65, p. 1.

¹⁴⁶ Luc Gallant, doc. 8.6, p. 7-8; Luc Gallant, Transcription, doc. 8.6.1, p. 14; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 14; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 4.

¹⁴⁷ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 3; Benoit Ferland, doc. 9.56, p. 4; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 6; Hauteurs, doc. 10.5, p. 1.

¹⁴⁸ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 4; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 7; Sophie Potvin, doc. 9.30, p. 1; Nancy Ross, doc. 9.75, p. 1; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 4-5.

Néanmoins, CargoM estime, pour sa part, que les activités de la plateforme logistique intermodale sont disposées de façon optimale sur le site, ce qui permet d'en réduire la perceptibilité. Il en est de même des activités réalisées à l'intérieur, grâce aux bâtiments proposés¹⁴⁹.

2.3.2 La biodiversité et la végétalisation

Pour les participants, les aménagements proposés ainsi que la plantation d'environ 145 arbres sur les 1 734 requis au règlement actuel semblent insignifiants et n'arrivent pas à compenser les impacts négatifs générés. Les citoyens exigent, qu'à défaut d'un respect strict de la réglementation, l'entreprise restaure les milieux détruits et quitte le terrain dont elle est aujourd'hui propriétaire¹⁵⁰.

De même, ils craignent une perte de la biodiversité et ses impacts. En effet, désigné comme noyau de biodiversité principal dans l'arrondissement de MHM, la valeur écologique dudit terrain, incluant le boisé Steinberg, est comparable à celle du parc Maisonneuve. Ils rappellent qu'on y a recensé des centaines d'oiseaux et une biodiversité impressionnante, incluant plus de dix espèces à statut particulier, dont le papillon monarque en voie de disparition. Plusieurs de ces espèces précaires fréquentent régulièrement le terrain de RML et celui du CN; celles-ci se verront impactées de manière négative au fur et à mesure de l'augmentation des activités de l'entreprise. La détérioration de ce terrain par la construction des infrastructures industrialo-portuaires et routières entraînera un important déclin de la biodiversité et la perturbation des écosystèmes dans un secteur déjà extrêmement fragilisé¹⁵¹.

On insiste également sur l'importance sociale et relationnelle du boisé Steinberg. Dans ce secteur saturé d'activités industrialo-portuaires, ce terrain est ni plus ni moins qu'un îlot de fraîcheur dans une mer de béton. Il représente un petit poumon vert dans un grand nuage de gaz d'échappement et rend d'innombrables services écosystémiques. Il effectue notamment la gestion des eaux de pluie, l'atténuation des îlots de chaleur et la filtration des polluants atmosphériques¹⁵². *A contrario*, de l'avis de plusieurs citoyens et groupes, le projet de RML participe à la création et à l'amplification d'un îlot de chaleur¹⁵³. D'ailleurs, la cartographie

¹⁴⁹ CargoM, doc. 9.57, p. 2.

¹⁵⁰ Valérie Damoiseau, doc. 9.3, p. 1; Geneviève Chagnon, doc. 9.5, p. 1; Michelle Ouellet, doc. 9.47, p. 1; Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 7; Lylou Sehilli, doc. 9.41, p. 1; Isabelle Senécal, doc. 9.36, p. 3; Conseil central de Montréal métropolitain – CSN, doc. 9.37, p. 6.

¹⁵¹ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 6; Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 119-120; Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 4; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 9-10; Loïk Lagueste, doc. 9.40, p. 2; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 3; Arnaud Valade, doc. 9.55, p. 1; Classe du cours COM3206-30 de l'Université du Québec à Montréal, doc. 9.62, p. 4.

¹⁵² Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 5; Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 120; Mère au front du Haut-Richelieu et ses alliés, doc. 9.73, p. 1; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 3; Classe du cours COM3206-30 de l'Université du Québec à Montréal, doc. 9.62, p. 3-5; Contexte général, doc. 10.1, p. 8-11.

¹⁵³ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 11; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, Transcription, doc. 8.16.1, p. 12; Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 4; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1; Loïk Lagueste, doc. 9.40, p. 1; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 9.71, p. 7; Lyne Lefebvre, doc. 9.42, p. 2; Marie Saur, doc. 9.72, p. 1; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 9.53, p. 3.

des îlots de chaleur et de fraîcheur au Québec réalisée par le CERFO¹⁵⁴ montre bien que les installations portuaires et logistiques du port de Montréal sont parmi les zones les plus chaudes à Montréal¹⁵⁵.

Dès lors, la friche et le boisé Steinberg contribuent à atténuer de manière considérable et gratuite ces enjeux touchant particulièrement l'arrondissement de MHM. Parce qu'il est également un lieu d'évasion, de loisirs et de contact avec la nature pour les résidents le fréquentant quotidiennement, la décision de la Ville de protéger le boisé Steinberg est largement appréciée par les participants¹⁵⁶. Dans la même perspective, une citoyenne rappelle que les environnements ne sont pas des machines d'ingénierie dont on peut réparer un boulon pour assurer leur fonctionnement minimal, mais un organisme vivant où chaque élément influence et dépend de l'autre. En ce sens, couper un arbre, c'est détruire un milieu de vie pour les insectes et les oiseaux, c'est empêcher la croissance d'autres arbres qui se réfugiaient dans son ombre, c'est empêcher que des enfants apprennent à grimper grâce à leurs branches¹⁵⁷. Soutenant cette position, les enfants du secteur ayant participé à la consultation estiment que la friche est avant tout un refuge pour sortir de l'étouffement de la ville. Ils s'y retrouvent entre amis pour s'amuser et créer un monde imaginaire¹⁵⁸.

Ainsi, notent des participants, aucune compensation ne pourrait corriger l'injustice environnementale, dont on a abondamment fait état, que représente la destruction du milieu de vie d'un quartier¹⁵⁹. D'autant plus que l'accès à la verdure présente un grand intérêt et comporte de nombreux bénéfices pour la santé, car il est prouvé que marcher en forêt réduit le stress, les maladies cardiovasculaires et la dépression¹⁶⁰.

Un citoyen émet de sérieux doutes sur l'argument principal du promoteur selon lequel on ne pourrait verdir davantage du fait de la méthode de réhabilitation par confinement exigée par le MELCCFP au regard du plan de réhabilitation. Pour lui, si le plan spécifie cette méthode, c'est tout simplement parce que la demande a été faite en ce sens. La réalité, poursuit-il, est que l'enlèvement de sols contaminés, le maintien en place par encapsulation, ou la phytoremédiation sont tous des méthodes applicables, et que du verdissement additionnel est tout à fait possible¹⁶¹. Il fait également observer que le seul motif avéré de ne pas verdir davantage semble être le souhait de l'entreprise de maximiser sa capacité d'activités sur le site¹⁶².

¹⁵⁴ Le Centre d'enseignement et de recherche en foresterie (CERFO) est affilié au Cégep de Sainte-Foy.

¹⁵⁵ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 7; Lylou Sehili, doc. 9.41, p. 1.

¹⁵⁶ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 5; Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 120; Mère au front du Haut-Richelieu et ses alliés, doc. 9.73, p. 1; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 3; Classe du cours COM3206-30 de l'Université du Québec à Montréal, doc. 9.62, p.2-3.

¹⁵⁷ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 9.

¹⁵⁸ Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 119-120.

¹⁵⁹ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 9.

¹⁶⁰ Chloé Leflot, Transcription, doc. 8.8.1, p. 7; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 9; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1; Isabelle Vigeant (transcription), doc. 8.19, p. 85-86 et 94; Nicole Bernier, Transcription, doc. 8.20.1, p. 98; Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 120; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 7; Mireille Goulet, Transcription, doc. 8.14.2, p. 28.

¹⁶¹ Philippe Mizutani, doc. 8.18, p. 2; Philippe Mizutani, Transcription, doc. 8.18.3, p. 47.

¹⁶² *Idem*.

CargoM, pour sa part, estime que certains aménagements proposés permettent de créer une séparation essentielle entre l'entreprise et le quartier résidentiel, en permettant d'augmenter le verdissement du site et en favorisant l'intégration d'éléments de verdissement en sus de ce qui est requis¹⁶³.

Plusieurs pistes de solutions sont proposées par les citoyens, notamment le recours aux experts en environnement, la plantation du nombre d'arbres requis au règlement actuel, l'aménagement des habitats propices à la nidification et à la halte migratoire, la préservation du boisé Steinberg et de la friche et, surtout, la renaturalisation du site¹⁶⁴.

2.4 Les nuisances, les mesures de mitigation et l'acceptabilité sociale

De nombreuses interrogations demeurent quant aux efforts que déploierait RML pour atténuer adéquatement les impacts de ses activités sur le site. De fait, les participants s'inquiètent des conséquences sur la santé et la quiétude des résidents du voisinage, et trouvent insuffisantes les mesures de mitigation proposées et remettent en question la fiabilité des études déposées, tout comme l'absence d'une étude d'impact environnemental en bonne et due forme.

2.4.1 La pollution et les heures d'activités : une menace à la santé et à la quiétude

Les inconvénients liés aux activités de la compagnie sont multiples, notamment les déplacements de camions et de trains ainsi que les machineries de manutention et de transbordement qu'elles impliquent. Au rang de ces nuisances se trouvent les vibrations, la poussière, la pollution sonore et visuelle¹⁶⁵.

La majorité des participants a exprimé de vives inquiétudes concernant la pollution acoustique ainsi que les conséquences d'un éventuel prolongement des heures d'activités sur la santé, la qualité de vie et leur bien-être. Les heures d'activités sont de 7 h à 19 h. Toutefois, le 5 décembre 2022, l'entreprise avait demandé au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, une extension de ses heures d'activités de 5 h à 24 h. Bien que celle-ci soit encore en cours d'analyse, elle a introduit une nouvelle demande en date du 27 juin 2024 en vue de pratiquer ses activités 24 h sur 24, 7 jours

¹⁶³ CargoM, doc. 9.57, p. 2.

¹⁶⁴ Arnaud Valade, doc. 9.55, p. 2-5; Nicole Bernier, Transcription, doc. 8.20.1, p. 98; Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 120; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 7.

¹⁶⁵ Parti Québécois-Circonscription Camille-Laurin (transcription), doc. 8.17, p. 22; Rose Grandbois-St-Onge, Transcription, doc. 8.5.2, p. 120; Valérie Damoiseau, doc. 9.3, p. 1; Geneviève Chagnon, doc. 9.5, p. 1; Roxanne Ouellet, doc. 9.48, p. 1; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 9.53, p. 2; Aménagement et affichage, doc. 10.4, p. 1-3.

sur 7¹⁶⁶. De nombreux participants s'opposent à l'ajout de nuisances supplémentaires par l'extension des heures d'activités au-delà de ce qui est autorisé actuellement, sans compter que les garanties offertes sur ce point sont vagues, peu convaincantes et qu'il n'est pas possible d'anticiper tous les effets secondaires à long terme¹⁶⁷.

Pour plusieurs citoyens, l'augmentation des véhicules circulant dans le secteur affecte la qualité de l'air, particulièrement depuis la fermeture du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine pour ses travaux de réfection, sans oublier « *les interminables files de camions* » dans la rue Notre-Dame¹⁶⁸. La situation est susceptible d'empirer avec le nombre anticipé de camions qui entreraient et sortiraient du site quotidiennement¹⁶⁹.

Par ailleurs, des participants notent qu'aucune information n'est disponible sur la gestion planifiée des convois par le CN, lesquels pourraient obstruer le passage à niveau. Ainsi, poursuivent-ils, lorsqu'on sait qu'un convoi de 100 wagons mesure près de 2 kilomètres, on pourrait faire face à un problème de sécurité publique si, pour quelque raison, le CN regroupait tous ces wagons et les déplaçait en bloc; l'impact serait critique en cas de retard ou de déviation des véhicules d'urgence¹⁷⁰. À ces enjeux s'ajoutent, selon plusieurs, ceux causés par le prolongement d'une autoroute et la fermeture de la rue Dickson qui sera réaménagée pour faciliter le transport ferroviaire des conteneurs. Ce prolongement, contrairement à ce que prétendent les autorités municipales, n'apaiserait pas les incessantes allées et venues de camions provenant du site de RML ainsi que des autres installations portuaires¹⁷¹.

L'arrivée de centaines de conteneurs, de camions et de véhicules de livraison augmentera de manière significative et surtout incontrôlable les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines et toxiques dans l'air qu'un simple mur antibruit ne saura contenir, sans oublier le développement potentiel de vermines

¹⁶⁶ Catherine Néron, doc. 9.19, p. 4; Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 5; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 3; Elisabeth Greene, doc. 9.13, p. 6.

¹⁶⁷ Isabelle Vigeant (transcription), doc. 8.19, p. 82-83; Claude Dallaire, doc. 9.1, p. 1; Alexandre Hamel, doc. 9.9, p. 1; Kim Larose, doc. 9.14, p. 1; Anaïs Houde, Transcription, doc. 8.10.1, p. 44-46; Louise Beauchamp, doc. 9.25, p. 1; Loïk Lagueste, doc. 9.40, p. 1; Lyne Lefebvre, doc. 9.42, p. 4; France Duquette, doc. 9.66, p. 2; Mohamed Guezi, doc. 9.93, p. 1; La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, doc. 9.71, p. 5; Soraya Martinez Ferrada, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 9.63, p. 3; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 45; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 2; Gabrielle Garant, doc. 9.38, p. 1; Claire Péré, doc. 9.10, p. 1; Hélène Charpentier, doc. 9.68, p. 1; Mères au front-Montréal, doc. 9.45, p. 3; Député d'Hochelaga-Maisonneuve – Alexandre Leduc, doc. 9.84, p. 1; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 33-34; Contexte général, doc. 10.1, p.2-5.

¹⁶⁸ Mireille Goulet, doc. 8.14, p. 1; Loïk Lagueste, doc. 9.40, p. 1; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 9; Député d'Hochelaga-Maisonneuve – Alexandre Leduc, doc. 9.84, p. 1.

¹⁶⁹ Danièle Trachy et Robert Carrière, doc. 9.11, p. 1; Circulation et stationnement, doc. 10.3, p. 1-2.

¹⁷⁰ Ronald Daignault et Jacques Laurin, doc. 8.1, p. 5; Nancy Ross, doc. 9.75, p. 1.

¹⁷¹ Danièle Trachy et Robert Carrière, doc. 9.11, p. 1; Roxanne Dubé Rémillard, doc. 9.49, p. 1; Cassandre Charbonneau-Jobin, doc. 9.86, p. 2; Nuisances, mesures de mitigation et qualité de vie, doc. 10.2, p. 3-4.

et autres nuisances que génère un projet d'une telle envergure¹⁷². Combiné à l'accès limité à des espaces verts et au faible couvert végétal, les niveaux élevés de bruit accentueraient la vulnérabilité des résidents. Ces perturbations peuvent engendrer de graves problèmes de santé, allant des troubles du sommeil à des risques accrus de maladies cardiovasculaires, respiratoires, et d'atteintes à la santé mentale, voire des décès¹⁷³. En plus des enjeux liés à la santé, certains notent que les vibrations de trains pourraient endommager les fondations des logements¹⁷⁴.

C'est pourquoi ils estiment qu'on ne saurait présenter le bruit généré par les activités ainsi que les impacts desdites activités sur la qualité de l'air comme des dommages collatéraux. Ils s'étonnent aussi que la documentation ne mentionne aucunement la qualité de l'air¹⁷⁵. Selon le premier article de la Loi sur la qualité de l'environnement, le bruit peut être considéré comme un contaminant lorsqu'il est susceptible d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement¹⁷⁶. Les autres types de contaminants devraient aussi être pris en compte.

▪ **Des analyses d'impact sur la santé nécessaires**

Certains groupes rappellent qu'il n'y a jamais eu d'études d'impact sur la santé pour l'ensemble des développements prévus sur le terrain Assomption Sud, ni même pour le projet de RML, malgré les demandes répétées; la santé publique prétextant que le projet était déjà très avancé¹⁷⁷. De plus, ils estiment que RML a segmenté le projet afin d'éviter les études d'impact environnemental obligatoires¹⁷⁸.

Pour les citoyens du secteur qui estiment avoir aussi besoin d'heures de répit et de calme, la proximité des résidences amène des préoccupations de cohabitation entre les zones sensibles et le milieu industriel¹⁷⁹. D'où la nécessité de mesurer les nuisances dans le secteur, de produire des indicateurs de suivi et de les rendre publiques à des fréquences élevées. Le choix des indicateurs doit être défini avec les parties prenantes que sont la Santé publique, l'arrondissement, la Ville et la population¹⁸⁰.

¹⁷² Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 4; Anne-Claire Podvin-Nouail, Transcription, doc. 8.7.1, p. 59; Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 9; François Brisson, doc. 9.23, p. 1; Catherine Fortin, doc. 9.35, p. 1; Christine Guillemette, doc. 9.6, p. 1; Claire Péré, doc. 9.10, p. 1; Mireille Goulet, doc. 8.14, p. 1; Sophie Potvin, doc. 9.30, p. 1; Clara Duceppe-Pelletier, doc. 9.36, p. 1; Michel Bigras, doc. 9.46, p. 1; Michelle Ouellet, doc. 9.47, p. 1; Yohann Hay, doc. 9.67, p. 1.

¹⁷³ Claire Péré, doc. 9.10, p. 1; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 5-6; Louise Beauchamp, doc. 9.25, p. 1; Catherine Fortin, doc. 9.35, p. 1; Mohamed Guezi, doc. 9.93, p. 1; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 2; Benoit Ferland, doc. 9.56, p. 2.

¹⁷⁴ François Brisson, doc. 9.23, p. 1; Sophie Potvin, doc. 9.30, p. 1.

¹⁷⁵ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.15, p. 2; Marilou Forget, doc. 9.2, p. 1; François Brisson, doc. 9.23, p. 1.

¹⁷⁶ Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME), Transcription, doc. 8.15.1, p. 127; Benoit Ferland, doc. 9.56, p. 4.

¹⁷⁷ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 7; Transcription, doc. 8.8.1, p. 8; Anais Houde, Transcription, doc. 8.10.1, p. 40.

¹⁷⁸ François Brisson, doc. 9.23, p. 1.

¹⁷⁹ Isabelle Vigeant (transcription), doc. 8.19, p. 82-83.

¹⁸⁰ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (présentation), doc. 8.16, p. 11; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, Transcription, doc. 8.16.1, p. 13; Michèle Dagenais, doc. 9.17, p. 2.

Des participants souhaitent que des tests soient effectués de façon régulière pour s'assurer que l'environnement sonore et la qualité de l'air restent acceptables pour la population. Des mesures supplémentaires d'atténuation du bruit et de la poussière devraient être mises en place pour assurer la quiétude du quartier. Il est également souhaité que l'entreprise RML partage les données dont elle dispose relativement à la qualité de l'air pour ses activités actuelles, de même que pour les scénarios envisagés en lien avec l'augmentation de ses activités¹⁸¹. Aussi, on demande que l'entreprise partage les modélisations relatives au bruit en regard des scénarios envisagés, lesquelles devraient comprendre l'augmentation de ses activités et de la circulation motorisée sur son site¹⁸².

De plus, parce que les impacts sur la santé sont cumulatifs, les participants proposent que les études d'impact évaluent l'effet combiné des nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air au lieu de les analyser et de les autoriser à la pièce. Parce qu'il s'agit aussi de justice et d'équité environnementale, l'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) considère qu'une Étude des impacts sur la santé (ÉIS) effectuée par la Direction de santé publique de Montréal dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe (et qui inclut le projet de RML) est importante¹⁸³. Elle considère également que des Évaluations environnementales régionales (ÉER), telles que préconisées par le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE), sont aussi pertinentes, nécessaires et urgentes, considérant le voisinage de zones habitées avec cette entreprise et d'autres à venir¹⁸⁴. Cette évaluation des impacts sur la santé devrait être accompagnée d'un suivi pour garantir des mesures compensatoires pour les populations locales¹⁸⁵. Certains appellent le ministère de l'Environnement à réviser les normes de qualité de l'air en lien avec celles de l'Organisation mondiale de la santé qui ont baissé depuis une dizaine d'années¹⁸⁶.

▪ **Les impacts des infrastructures connexes**

Beaucoup s'opposent également au prolongement de l'autoroute Souigny, lequel vise à desservir les intérêts du Port de Montréal et de RML¹⁸⁷. Ils proposent que la route temporaire du port menant de son nouveau viaduc à la rue Dickson soit rendue permanente, que le port de Montréal utilise sa voie riveraine

¹⁸¹ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.15, p. 2; Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME), Transcription, doc. 8.15.1, p. 129; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 2; Soraya Martinez Ferrada, Députée fédérale d'Hochelega, doc. 9.63, p. 5.

¹⁸² Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.15, p. 4; Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME), Transcription, doc. 8.15.1, p. 127.

¹⁸³ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.15, p. 5.

¹⁸⁴ *Idem*.

¹⁸⁵ Chloé Leflot, doc. 8.8, p. 3; Hélène Legault, doc. 9.88, p. 2; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 3; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 9.53, p. 5.

¹⁸⁶ Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME), Transcription, doc. 8.15.1, p. 126; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 7.

¹⁸⁷ Marie-Josée Gauthier, doc. 9.44, p. 2; Hélène Legault, doc. 9.88, p. 1; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 2.

au lieu de la rue Notre-Dame¹⁸⁸, que les contrôles de vitesse soient renforcés, en plus de la réfection de la chaussée¹⁸⁹.

En revanche, le Port de Montréal, quant à lui, se dit disposé à discuter de l'arrimage entre le terrain de RML et le lien routier planifié dans l'axe du boulevard de l'Assomption, en collaboration avec la Ville de Montréal et le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Pour lui, « *le lien routier entre le port et la rue Dickson, inauguré en 2023, atteindra sa pleine fonction de retirer des camions du réseau local uniquement avec la réalisation du tronçon en flot libre dans l'axe du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny pour une connexion à l'autoroute 25*¹⁹⁰ ». Néanmoins, le Port affirme privilégier systématiquement, dans le cadre de ses activités et projets, la saine gestion de ses impacts et de ses actifs en favorisant l'intégration harmonieuse dans le tissu urbain et encourage ses partenaires à faire de même, notamment dans le cadre d'initiatives telles que l'Alliance verte pour l'écosystème maritime¹⁹¹.

2.4.2 Des mesures de mitigations insuffisantes

Pour de nombreux citoyens et organisations, les mesures de mitigation proposées sont purement esthétiques, insuffisantes et ne rencontrent pas le minimum acceptable. L'ajout de feuillage sur moins de 4 % du terrain est une vision qualifiée de « terreplastiste » par un citoyen, car elle réduit le territoire et ses habitants à des entités unidimensionnelles où le mètre carré est maître¹⁹².

• Les mesures de mitigation proposées par les participants

Estimant les mesures de mitigation proposées par le promoteur nettement insuffisantes, les citoyens et groupes proposent diverses mesures de mitigation quant aux nuisances pressenties : la protection de la friche, le maintien de la butte sur le site de RML, le déplacement des rails du CN, la réduction du projet en le restreignant à sa phase 1, et le contrôle de l'extension du port.

La butte séparant les activités de RML revêt une dimension capitale, voire symbolique, pour les citoyens du secteur qui en ont fait un lieu pour jouer, se rassembler et admirer la vue sur la ville de Montréal, le fleuve et la montagne. Cet endroit spécifique procure aux citoyens une forme de compensation pour le grand sacrifice que représente la cohabitation résidentielle avec une zone industrielle. Ainsi, l'entreprise devrait céder cette partie de son terrain à la population en guise de compensation, renforcer le verdissement et installer ses

¹⁸⁸ Gabrielle Garant, doc. 9.38, p. 1; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 2.

¹⁸⁹ Circulation et stationnement, doc. 10.3, p. 2-3.

¹⁹⁰ Administration portuaire de Montréal, doc. 9.34, p. 5.

¹⁹¹ *Ibid*, p. 6.

¹⁹² Uwa-Whitney Ighodaro, doc. 9.52, p. 1.

rails et celles du CN qui la desserviront du côté est de celle-ci¹⁹³. Cette configuration, qui réduirait l'impact acoustique sur le voisinage, représenterait une meilleure option d'aménagement sans entente avec la Ville et responsabiliserait le promoteur quant à la gestion des nuisances sur son terrain¹⁹⁴.

Plusieurs estiment que la protection complète de la friche ferroviaire et le déplacement des rails sur le terrain de l'entreprise, à une distance minimale de trois cents mètres des habitations, en respect des normes recommandées par la Fédération des municipalités et l'Association canadienne des chemins de fer, est un minimum afin d'assurer l'acceptabilité sociale¹⁹⁵. Cette démarche assurerait la viabilité du projet de parc-nature¹⁹⁶. Pour ce faire, la Ville est invitée à acheter l'entièreté de la friche appartenant au CN et à démolir la vieille passerelle du train au-dessus de la rue Notre-Dame. L'aménagement de celle-ci permettrait ainsi à l'arrondissement de MHM d'atteindre une partie de ses objectifs, à savoir la consolidation de la biodiversité, l'accès à des îlots de fraîcheur, ainsi que le développement d'une piste cyclable reliant Hochelaga et les deux pistes cyclables de la rue Notre-Dame, soit celle allant vers le centre-ville et celle allant vers Mercier¹⁹⁷.

D'autres mesures de mitigation ont été proposées par les citoyens, notamment l'installation d'un mur-écran végétalisé sur le terrain de RML, la limitation des heures d'activités de 7 h à 19 h les jours de semaine, l'abandon complet du projet de prolongement d'Assomption-Souigny et la pérennisation de la route temporaire du port pour le transport des marchandises portuaires¹⁹⁸. En conséquence, la réserve du ministère des Transports pourrait être abandonnée, permettant l'implantation d'une surface équivalente de verdissement sur la limite ouest du site; cela augmenterait la distance avec les résidences et le verdissement, un pas vers une meilleure cohabitation¹⁹⁹.

▪ **Les études et leurs suivis**

Pour le promoteur, le mur de conteneurs constitue une mesure de mitigation du bruit. Or, plusieurs réserves sont formulées quant à l'étude acoustique déposée. La méthodologie utilisée ne permettrait pas de traduire

¹⁹³ Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 2-3; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 39; Anaïs Houde, doc. 8.10, p. 4; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 3; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 9.53, p. 4; Soraya Martinez Ferrada, Députée fédérale d'Hochelaga, doc. 9.63, p. 5; Olivier Sansfaçon-Lévesque, doc. 9.83, p. 2.

¹⁹⁴ Philippe Mizutani, doc. 8.18, p. 6; Amélie Desnoyers, doc. 9.85, p. 2; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 3; Sugir Selliah, doc. 9.32, p. 3; Observatoire des milieux de vie urbains de l'ESG-UQAM, doc. 9.18, p. 10-14; MARE (Mouvement d'action régional en environnement), doc. 9.43, p. 4.

¹⁹⁵ Annexes déposées, doc. 8.11.1, p. 50-51; Estelle Grandbois-Bernard, Transcription, doc. 8.11.2, p. 53; Ronald Daignault et Jacques Laurin, doc. 8.1, p. 5; Transcription, doc. 8.3, p. 67; Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 5.

¹⁹⁶ Luc Gallant, Transcription, doc. 8.6.1, p. 139; Michèle Dagenais, doc. 9.17, p. 2.

¹⁹⁷ Nicole Bernier (présentation), doc. 8.20, p. 25 et 26; Nicole Bernier, Transcription, doc. 8.20.1, p. 100 et 104; MARE (Mouvement d'action régional en environnement), doc. 9.43, p. 4; Arnaud Valade, doc. 9.55, p. 2-4.

¹⁹⁸ Estelle Grandbois-Bernard, Transcription, doc. 8.11.2, p. 53; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 7; Elisabeth Greene, doc. 8.13, p. 7; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 16-17; France Duquette, doc. 9.66, p. 2; Laure Malibeau, doc. 9.70, p. 3; Cédric Boucher-Montreuil, doc. 9.59, p. 2.

¹⁹⁹ Philippe Mizutani, doc. 8.18, p. 10; Philippe Mizutani, Transcription, doc. 8.18.3, p. 50; Josée Desmeules, doc. 8.12, p. 8; Transcription, doc. 8.12.2, p. 29.

et de prendre en compte de manière qualitative l'expérience de l'exposition aux bruits d'impact²⁰⁰. Le caractère inattendu et surprenant de ces bruits ajoute un stress dont un tableau quantitatif ne pourra jamais rendre compte. De plus, ajoutent-ils, la sensation du bruit est influencée par le contexte environnemental et l'expérience sensorielle globale des individus²⁰¹.

Pour un citoyen, bien que le mécanisme de la modélisation acoustique de l'étude puisse être correct, son application, ses hypothèses et ses conclusions nécessitent un examen plus approfondi. Il écrit : « *Le modèle suppose que les conteneurs, empilés sur une hauteur de 8 unités, agiront comme une barrière acoustique. Cela pourrait être vrai si les conteneurs étaient stockés en permanence sur place. Cependant, on ne peut pas supposer qu'il n'y aura pas de déplacement des conteneurs dans une installation de transbordement et de stockage de conteneurs. Par conséquent, la barrière de conteneurs serait sujette à des fluctuations de hauteur et de composition et ne pourrait pas être fiable à tout moment. (...) les barrières sonores utilisées dans le modèle ne sont pas réalistes et les résultats peuvent donc être discutables. Le bruit d'impact peut avoir une importance plus grande que celle présumée par le modèle*²⁰² ».

Dans la même perspective et en regardant la coupe proposée, un autre citoyen conclut qu'il faut apporter une légère correction au dessin. Selon le plan, les conteneurs sont beaucoup plus proches des rails. Par ailleurs, la réflexion entre la grande paroi d'acier des conteneurs et le mur risquerait de générer des problématiques qui ne sont pas prises en compte dans l'étude, cette dernière se limitant à simuler un maximum de trois scénarios. Pour ce citoyen, plusieurs autres points de l'étude mériteraient clarification et justifieraient une étude plus approfondie. Par exemple, poursuit-il, la méthodologie de mesure de bruit ferroviaire de l'Office des transports du Canada offre un bon outil de comparaison à l'étude d'impact effectuée par la firme Soft dB²⁰³. En utilisant la méthode simplifiée pour faire une vérification ponctuelle sur un point aléatoire, l'étude semble ne pas avoir pris en compte le crissement de roues généré sur les portions de rails en courbe et se concentrerait beaucoup sur l'impact théorique du projet²⁰⁴. Pour d'autres encore, cette étude fournit des estimations banales et mal documentées des nuisances générées par ses activités, basées sur des scénarios ne reflétant pas la réalité de ses intentions pour le futur²⁰⁵.

²⁰⁰ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 5-6; Nicole Bernier, Transcription, doc. 8.20.1, p. 104; MARE (Mouvement d'action régional en environnement), doc. 9.43, p. 3; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 9.53, p. 4; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 3; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 5-6.

²⁰¹ Estelle Grandbois-Bernard, doc. 8.11, p. 5-6; Nicole Bernier, Transcription, doc. 8.20.1, p. 104; Dulciane Houde, doc. 9.89, p. 2.

²⁰² Thomas Schwalb, doc. 9.80, p. 2-3.

²⁰³ Philippe Mizutani, doc. 8.18, p. 7-9; Philippe Mizutani, Transcription, doc. 8.18.3, p. 48-49.

²⁰⁴ *Idem*.

²⁰⁵ Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 3; Anne-Claire Podvin-Nouail, Transcription, doc. 8.7.1, p. 60.

En l'absence des auteurs des études lors de la soirée d'information et de questions et réponses, plusieurs doutent que les informations permettent de porter un regard objectif sur le projet présenté²⁰⁶. On ne saurait évaluer le bruit émis par l'exploitation du site de RML sans prendre en compte celui généré par les rails du CN qui, en plus, n'est pas assujéti aux mêmes normes sur le bruit que l'entreprise²⁰⁷.

Finalement, un autre citoyen rappelle qu'à plusieurs reprises, de sérieux doutes auraient été émis sur les analyses effectuées par la firme Soft dB devant les tribunaux au motif que les analyses ne seraient pas représentatives de la situation réelle sur le terrain et que la modélisation du bruit du train serait très théorique²⁰⁸.

D'autre part, de nombreux citoyens et groupes dénoncent l'absence d'étude d'impact global. En effet, le projet n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact environnemental malgré les demandes répétées des citoyens auprès du ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec²⁰⁹. Tout en reconnaissant que le projet en lui-même ne mène pas à un BAPE, plusieurs soulignent que cette démarche a été sollicitée sans succès, le ministre de l'Environnement ayant refusé d'exercer son pouvoir discrétionnaire pour la décréter²¹⁰. Pourtant, le BAPE est un important vecteur d'acceptabilité sociale qui aurait apporté tôt dans l'étude du projet des réponses et des éclaircissements importants pour toutes les parties impliquées, surtout de façon désintéressée et impartiale. C'est pourquoi des citoyens sollicitent que le projet soit soumis à son examen²¹¹.

2.4.3 Une acceptabilité sociale déficiente

Selon l'Observatoire des milieux de vie urbains de l'ESG UQAM, l'acceptabilité sociale concerne l'acceptation par les populations riveraines et les différents groupes d'acteurs des projets et de certaines conditions de vie en fonction de l'équilibre entre risques et nuisances et les retombées positives que les activités qui les génèrent entraînent pour eux et pour la société²¹². Pour les citoyens, le projet ne rencontre aucune acceptabilité sociale, car il est incompatible avec la vie paisible du quartier²¹³. Certaines

²⁰⁶ Ronald Daignault et Jacques Laurin, doc. 8.1, p. 5; Ronald Daignault et Jacques Laurin, Transcription, doc. 8.1.1, p. 76.

²⁰⁷ Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville, doc. 8.4, p. 2; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 6.

²⁰⁸ John Cairns, doc. 9.12, p. 1-2.

²⁰⁹ Isabelle Vigeant (transcription), doc. 8.19, p. 84; Ronald Daignault et Jacques Laurin, doc. 8.1, p. 5; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 5; Chloé Leflot, doc. 8.8, p. 3; Claude Dallaire, doc. 9.1, p. 1; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 9.53, p. 5.

²¹⁰ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, Transcription, doc. 8.2.2, p. 41; Maryse Laurence Lewis, doc. 9.16, p. 1-2; Claire Péré, doc. 9.10, p. 1.

²¹¹ Parti Québécois-Circonscription Camille-Laurin (transcription), doc. 8.17, p. 21.

²¹² Observatoire des milieux de vie urbains de l'ESG UQAM, doc. 9.18, p. 4.

²¹³ Marie-Josée Gauthier, doc. 9.44, p. 2; Claire Péré, doc. 9.10, p. 2; Roxanne Berthold, doc. 9.78, p. 2; Sophie Guinamand, doc. 9.79, p. 9; Contexte général, doc. 10.1, p. 13-14.

des dérogations demandées ne seraient pas acceptables si l'on considère les objectifs du futur Plan d'urbanisme et de mobilité, la qualité de l'environnement et le bien-être général²¹⁴. L'ampleur du projet et la lourdeur de ses activités rend la cohabitation complètement irréaliste, car un corridor vert d'à peine 45 mètres de largeur, quelques arbres et toits végétalisés ne parviendront pas à apaiser toutes les nuisances qui seront générées par les activités de RML, qui s'ajoutent à la somme des nombreuses nuisances déjà vécues par les résidents du secteur et qui sont très loin d'être résolues²¹⁵.

Afin d'éviter de pénaliser les citoyens, plusieurs estiment que l'autorisation de la demande de dérogation (article 89) par le conseil municipal devrait être suspendue jusqu'à ce que l'acquisition de la parcelle de terrain du CN soit finalisée. Aussi, les mesures qui seront mises en place pour assurer le respect des normes ainsi que les sanctions en cas de non-respect doivent être clarifiées avant même de considérer les dérogations²¹⁶.

Pour conclure, le projet soumis à la consultation a suscité une grande participation et beaucoup d'émotions de la part des groupes et citoyens. Si quelques acteurs économiques se sont prononcés en faveur des dérogations sollicitées, la grande majorité de citoyens et groupes les trouvent dérisoires au regard des enjeux qui touchent le secteur Assomption Sud en général. Ces derniers souhaitent que la Ville de Montréal, l'entreprise RML et d'autres partenaires au dossier retournent à la planche à dessin et proposent un plan d'ensemble pour le secteur.

²¹⁴ Philippe Mizutani, doc. 8.18, p. 2; Transcription, doc. 8.18, p. 47; Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 4; Mireille Goulet, doc. 8.14, p. 1; Lyne Lefebvre, doc. 9.42, p. 2; Isabelle Gagné, doc. 9.74, p. 3; Nathalie Ainsley, doc. 9.76, p. 3; Marie-Claude Du Perron, doc. 9.87, p. 4.

²¹⁵ Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 2; Jean-Félix Chénier, doc. 8.3, p. 3; Claude Dallaire, doc. 9.1, p. 1; Maryse Laurence Lewis, doc. 9.16, p. 1-2; Michèle Dagenais, doc. 9.17, p. 1; Elisabeth Greene, Transcription, doc. 8.13.2, p. 16-17; Tanya Roy Allain, doc. 9.33, p. 1; Gabrielle Garant, doc. 9.38, p. 1.

²¹⁶ Claire Péré, doc. 9.10, p. 1; France Duquette, doc. 9.66, p. 2; Ronald Daignault et Jacques Laurin, doc. 8.1, p. 7



RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM

Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud

Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants



3 Les constats et l'analyse de la commission

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a été mandaté par le conseil municipal pour tenir une consultation publique sur deux modifications réglementaires, lesquelles découlent des engagements pris par la Ville dans le cadre d'une entente hors cour conclue avec l'entreprise Ray-Mont Logistiques (RML). Cette entente vise à suspendre la poursuite de 373 millions de dollars intentée par RML contre l'administration municipale. Ce recours a été entrepris par RML à la suite du refus initial de délivrer les permis et certificats nécessaires aux activités prévues par RML sur le site localisé dans le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe et acquis par l'entreprise en 2016 de l'ancienne usine Canadian Steel Foundries.

Ce site est déjà en exploitation par RML, la Ville ayant délivré en janvier 2021 un certificat d'occupation et un permis de construction pour la gestion d'une plateforme logistique intermodale, assimilée à un usage « gare de triage ». Or, bien qu'elle puisse légalement poursuivre ses activités grâce à ces décisions judiciaires,

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM

Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud
Les constats et l'analyse de la commission

l'entreprise a par la suite sollicité des dérogations pour ajouter des bâtiments, un stationnement et des équipements de manutention. La Ville a considéré ces demandes en les incluant dans l'entente conclue avec l'entreprise. L'administration voit dans ces demandes de dérogations l'opportunité de mieux encadrer le projet et de réduire les tensions avec le voisinage²¹⁷. L'entente inclut par ailleurs divers autres éléments ne figurant pas explicitement au mandat de consultation confié à l'OCPM, dont l'aménagement d'un espace vert et d'un ouvrage sur une partie de la Bande-CN²¹⁸. Au moment d'écrire ce rapport, ce terrain était en voie d'acquisition par la Ville pour en faire une zone tampon destinée « 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*²¹⁹ ».

Comme l'expose le chapitre 2, ces autres aménagements, ainsi que celui du prolongement du boulevard de l'Assomption et le réaménagement de la rue Dickson, inclus dans l'entente entre la Ville et RML, ont été largement abordés par les participants qui ont souligné leurs différents impacts sur les citoyens du secteur. De fait, la très grande majorité des intervenants ont tenu à se prononcer avant tout sur le contexte global plutôt que sur les projets de modifications réglementaires constituant l'objet du mandat confié à l'OCPM.

Quatre intervenants du secteur économique²²⁰ ont exprimé leur appui au projet de RML et aux demandes de dérogations soumises à l'OCPM, mettant de l'avant les retombées économiques ainsi que la réduction des gaz à effets de serre. Pour la Chambre de commerce de l'Est de Montréal et CargoM, le projet contribue à la consolidation de l'Est de Montréal en tant que pôle logistique d'importance nationale²²¹. Ils mettent également de l'avant des bénéfices environnementaux et d'optimisation du transport, notamment une réduction du camionnage lourd sur la rue Notre-Dame et une meilleure coordination logistique grâce à une proximité immédiate avec le port de Montréal, permettant un nombre limité de déplacements entre la plateforme logistique et le port. La Chambre de commerce de l'Est reconnaît néanmoins les nuisances que peuvent générer les activités logistiques sur le milieu de vie des résidents du secteur. Elle insiste sur la nécessité d'une approche concertée impliquant les pouvoirs publics, les institutions et les acteurs privés, afin de mettre en place des mesures d'atténuation efficaces, de réduire les nuisances et de favoriser une cohabitation plus harmonieuse entre les activités industrielles et les citoyens²²².

À l'inverse, la très grande majorité des participants adoptent une vision radicalement différente et s'opposent fermement au projet et aux aménagements futurs anticipés y étant associés. Pour eux, les impacts négatifs sur la qualité de vie des citoyens, l'environnement et l'aménagement du territoire surpassent largement

²¹⁷ Ville de Montréal, sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 1-3.

²¹⁸ Bande-CN désigne une partie de la friche ferroviaire appartenant au CN et comprise entre le quartier Viauville et le site de RML.

²¹⁹ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, article 12, p. 8.

²²⁰ Administration portuaire de Montréal, doc. 9.34; CargoM, doc. 9.57; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 9.91; la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.60.

²²¹ CargoM, doc. 9.57; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.60.

²²² Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.60, p. 6.

les bénéfices économiques que l'on pourrait mettre de l'avant. Ils dénoncent une intensification des nuisances, notamment le bruit, la pollution atmosphérique et la congestion routière, ainsi qu'un manque de transparence et de collaboration.

Malgré une série d'assemblées citoyennes et d'activités de concertation, dont un processus de médiation avec la Ville, les citoyens ont maintenu leur opposition à l'ajout de nouveaux projets industrialo-portuaires dans ce secteur, incluant celui de RML. C'est ce qu'ils expriment depuis 2015, une opposition qui a été signifiée dans le rapport de l'OCPM dans le cadre d'un mandat réalisé en 2019²²³. Le constat est sans équivoque : il y a absence d'acceptabilité sociale auprès de la population locale.

Bien que l'OCPM ait reçu cette fois-ci un mandat dont l'objet est limité à deux projets de règlement, la commission ne peut pas assumer pleinement ses responsabilités sans tenir compte du projet d'ensemble de l'entreprise, tout comme de tous les enjeux qu'il soulève, et ce, en raison d'aménagements futurs souhaités demeurant pour le moment imprécis. Malgré l'objet circonscrit du mandat, la commission a tenu compte de l'ensemble de l'information soumise, a analysé toutes les facettes du projet et a pris en considération les préoccupations citoyennes exprimées lorsqu'elle estime qu'elles soulèvent des enjeux qui sont d'intérêt public.

Ce chapitre examine les modifications souhaitées et les impacts du projet de RML sur le milieu environnant. On y trouve notamment les principaux enjeux d'une cohabitation délicate entre activités industrielles et résidentielles.

La commission y émet des recommandations qui, selon elle, pourraient favoriser l'acceptabilité sociale et une saine cohabitation entre l'entreprise et les résidents des quartiers avoisinants.

3.1 L'absence de confiance envers le promoteur et les institutions

La commission estime que l'acceptabilité sociale ne se résume pas à une absence d'opposition, mais repose plutôt sur un processus où les parties prenantes se sentent entendues, respectées et incluses dans les décisions. Or, dans le cas présent, la commission a pu constater que les citoyens ne perçoivent pas d'écoute de la part du promoteur; nombreux se sentent abandonnés par la Ville.

Soulignons que si les modifications réglementaires souhaitées ne sont pas approuvées en vertu de l'article 89 de la Charte de Montréal, la Ville ne respecterait pas une partie de l'entente conclue avec le promoteur, ce qui pourrait entraîner la reprise de la poursuite judiciaire intentée contre la Ville par l'entreprise, situation perçue comme une épée de Damoclès pour la Ville et l'ensemble des contribuables.

Le projet de RML soulève ainsi un défi important pour la démocratie et les institutions. La décision des tribunaux, confirmant la légalité des activités prévues par le promoteur, est venue en quelque sorte

²²³ OCPM, Rapport Vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, 2019.

crystalliser les tensions avec les populations riveraines. À cela s'ajoute l'octroi du mandat restreint à l'OCPM, qui a nécessairement pour effet de limiter les occasions pour les citoyens de s'exprimer pleinement sur l'ensemble des enjeux liés aux activités de RML. Cette situation met à l'épreuve la capacité des institutions publiques à concilier transparence, participation citoyenne et acceptabilité sociale, tout en cherchant à harmoniser le développement économique et le bien-être collectif. Le défi est d'autant plus d'acuité qu'il s'inscrit dans un contexte où les valeurs, les objectifs et les attentes de la population québécoise évoluent, avec une demande croissante pour un développement durable, une adaptation proactive aux changements climatiques et une protection renforcée de la santé publique et environnementale. De surcroît, cette consultation a lieu au moment où la Ville de Montréal s'apprête à procéder à une révision complète du Plan d'urbanisme adopté en 2004, avec comme principal objectif « *de soutenir la transition écologique et la biodiversité, la création d'environnements favorisant la santé, le bien-être et la sécurité, ainsi que l'équité sociale et territoriale*²²⁴ ».

3.2 Une évaluation incomplète des impacts des activités de RML

De prime abord, il est important de noter que seulement 8 % du site de RML est actuellement exploité et que d'autres phases de développement sont prévues dans les années à venir. À cela s'ajoutent des projets connexes ou associés ayant lieu en périphérie du site de RML, tels que le réaménagement des liens routiers dans le secteur et l'aménagement de la Bande-CN en zone tampon. Le contexte d'aujourd'hui est donc appelé à évoluer de manière significative. Le manque d'information sur les phases à venir limite ainsi la portée de la consultation actuelle. À cela, il y a également lieu d'ajouter qu'il n'y a aucune garantie que pourra se tenir à terme une autre consultation portant sur les aménagements futurs, qui sont à ce jour, encore imprécis. La commission exprime un malaise, qu'il s'agisse ici de la seule occasion pour les citoyens de se prononcer sur les activités de RML et pour celui-ci de répondre aux préoccupations engendrées par le développement futur de son site.

La commission estime que la proposition soumise à la consultation est donc incomplète puisqu'elle ne permet pas de prendre en compte l'ensemble des impacts des activités futures de RML sur le site. Ce mandat, limité aux demandes de modifications réglementaires, se trouve par conséquent à offrir une forme de paravent au promoteur pour se soustraire aux préoccupations légitimes des citoyens²²⁵. Pourtant, le promoteur s'appuie lui-même sur l'aménagement des terrains adjacents, dont celui de la Bande-CN, en partie en cours d'acquisition par la Ville, pour justifier certains aménagements sur son site et la mitigation des impacts sur les citoyens riverains.

²²⁴ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, Introduction, p. 12. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P126/3-1_PUM_Introduction.pdf.

²²⁵ Des questions plus précises adressées au promoteur après les séances publiques sont notamment restées sans réponse. Celui-ci a justifié son refus en précisant que ces préoccupations « *ne font pas partie des modifications demandées dans le cadre de la présente consultation* ». Pour en savoir plus, voir Réponses du promoteur-1^{er} novembre 2024, doc. 7.4.1; Réponses du promoteur – 1^{er} novembre 2024, doc. 7.5.1.

De son côté, la Ville ne fournit aucune information précise ni aucune hypothèse sur le futur aménagement du terrain devant servir de zone tampon entre RML et les citoyens. Cet élément non encore planifié fait pourtant partie de l'une des trois justifications émises par la Ville pour motiver les modifications réglementaires soumises à la consultation²²⁶. La Ville promet plutôt de soumettre au printemps 2025 une feuille de route pour une démarche de cocréation en vue de « *définir une vision commune de l'avenir des terrains acquis par la Ville afin d'assurer à la fois la préservation des espaces verts, l'appropriation du site par les citoyens du secteur et une meilleure cohabitation entre le secteur industriel et les quartiers, notamment par la mitigation des nuisances*²²⁷. »

3.3 Des nuisances cumulées importantes - Des mesures de mitigation à réévaluer

Le développement du terrain de RML et les nuisances en découlant s'insèrent dans un secteur qui connaît déjà d'importants déficits en matière de santé et de qualité de vie. Pour les participants, le secteur Assomption Sud est non seulement confronté à des inégalités socioéconomiques par rapport à l'ensemble de la ville, mais l'insertion de RML renforcerait également l'injustice environnementale historique. Le secteur, qualifié de « *poumon noir*²²⁸ » de la ville, subit déjà les impacts des activités portuaires et industrielles avoisinantes, soulevant des inquiétudes quant à la qualité de l'air, le bruit et les îlots de chaleur²²⁹.

Une étude environnementale menée par SNC-Lavalin en 2022 dans le Secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, à la demande de la Ville et de l'arrondissement, inclut un portrait des nuisances actuelles dans le secteur. Quatre sources de nuisances ont été analysées : la nuisance sonore, la pollution de l'air, la nuisance vibratoire et la pollution lumineuse. Le rapport souligne que le cumul des pollutions peut accentuer la perception de gêne des résidents. L'étude conclut que, parmi les sources potentielles de nuisances dans le secteur, à elle seule, RML pourrait être la source des quatre nuisances étudiées si des mesures de contrôle ne sont pas appliquées²³⁰.

Les impacts des nuisances sont largement connus des institutions et organismes tels que le ministère de l'Habitation et l'INSPQ, qui soulignent qu'elles entraînent non seulement de « graves inconvénients », mais

²²⁶ « *L'aménagement d'une zone tampon entre le site et le secteur résidentiel adjacent permettra la réduction des nuisances.* », Ville de Montréal, sommaire décisionnel, doc. 1-2-1, p. 2. Les deux autres justifications sont: « *Les activités de la plateforme logistique intermodale qui ont cours présentement sont réalisées de plein droit, la Cour d'appel ayant confirmé leur conformité à la réglementation alors applicable ces activités requièrent la construction de bâtiments et l'exploitation d'espaces non bâtis destinés à l'entreposage et au transbordement ne pouvant faire l'objet de végétalisation.* »

²²⁷ Réponses de l'arrondissement, doc. 7.3.1.

²²⁸ Hélène Legault, doc. 9.88, p. 2.

²²⁹ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.16; Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM, doc. 8.2, p. 9; Chloé Leflot, doc. 8.8, p. 1.

²³⁰ SNC-Lavalin Inc. Étude environnementale Portrait global des nuisances actuelles Secteur Assomption Sud–Longue-Pointe Ville de Montréal, arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 10 mars 2023, doc. 6.6, p. 64.

aussi des effets néfastes sur la santé physique, la santé psychologique et le bien-être²³¹. Par exemple, le bruit peut avoir des impacts physiques, tels que des maladies cardiovasculaires et des troubles du sommeil, ainsi que des impacts psychosociaux, comme des difficultés d'apprentissage en milieu scolaire²³². De plus, les nuisances « *peuvent se combiner et donner lieu à un jeu d'interactions pour produire des effets cumulatifs*²³³ ».

3.3.1 Le bruit et les vibrations

L'une des préoccupations majeures des participants à la présente consultation ainsi qu'aux travaux de concertation et discussions menées depuis huit ans est l'impact sonore des activités de RML. Rappelons que le site a été occupé par la Canadian Steel Foundries et, qu'à la suite de son départ, dans un contexte de désindustrialisation progressive, deux coopératives d'habitation totalisant 119 logements ont été construites à moins de 100 mètres du site. Selon des participants, la Ville aurait « manqué une occasion en or en 2005 » de réviser son Plan d'urbanisme afin d'interdire les activités industrielles²³⁴. Depuis, la Cour d'appel a convenu qu'une plateforme logistique intermodale est considérée comme une gare de triage, un usage autorisé par la réglementation.

La question de la cohabitation des activités liées aux voies ferrées et aux gares de triage avec des usages sensibles est une préoccupation de longue date. En 2013, la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada proposaient un recul minimal de 300 mètres d'une gare de triage et de 15 à 30 mètres d'une voie ferrée²³⁵. Ces mêmes normes sont proposées actuellement dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal²³⁶.

Plus récemment, le gouvernement du Québec a ajouté des dispositions encore plus exigeantes dans ses nouvelles Orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) relatives aux dispositions sur le bruit et les vibrations liés au transport ferroviaire. Désormais, l'aménagement de nouveaux usages sensibles — tels que les usages résidentiels, institutionnels ou récréatifs — sera interdit à moins de 300 mètres des voies ferrées ou de 1 000 mètres d'une gare de triage, sauf si des niveaux sonores et vibratoires spécifiques sont respectés. Quoique ces orientations traitent de nouveaux projets, ceux-ci

²³¹ SNC-Lavalin Inc. Étude environnementale Portrait global des nuisances actuelles Secteur Assomption Sud–Longue-Pointe Ville de Montréal, arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 10 mars 2023, doc. 6.6, p. 63.

²³² Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.15, p. 3.

²³³ Gouvernement du Canada, guide de référence, « *Évaluer les effets environnementaux cumulatifs* » cité dans SNC-Lavalin Inc. Étude environnementale Portrait global des nuisances actuelles Secteur Assomption Sud–Longue-Pointe Ville de Montréal, arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 10 mars 2023, doc. 6.6, p. 63.

²³⁴ Transcription de la séance d'audition des opinions du 12 novembre 2024, en après-midi, doc. 5.3.1, p. 29.

²³⁵ Fédération Canadienne des Municipalités, Association des Chemins de fer du Canada, « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* », mai 2013, p. 27, https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf.

²³⁶ Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, p. 122, 171-172, <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#displayDocument/00000014149>.

sont aussi une reconnaissance que le « *niveau sonore crée une nuisance pour la santé et le bien-être publics*²³⁷ ». La commission estime que le respect de ces niveaux sonores doit être considéré lorsque des autorisations sont requises.

Des résidents disent subir des impacts liés aux vibrations émises par des trains, des camions, et par les activités de RML. Selon le promoteur, l'aménagement du site, tel que proposé, favorise la réduction des nuisances comme les vibrations²³⁸, mais peu de détails sont disponibles à ce sujet. Bien que le représentant de RML eût proposé de vérifier les mesures de mitigation de vibrations lors des audiences²³⁹, il n'y a eu aucun suivi, sous prétexte que cela ne fait pas partie des modifications demandées dans le cadre de la consultation²⁴⁰.

Quoique les voies ferrées situées dans la Bande-CN soient peu utilisées présentement et qu'aucune activité de triage n'y soit effectuée, la fréquence du service pourrait changer selon la demande et les besoins des clients du CN, dont ceux de RML²⁴¹, ce qui représente une inquiétude majeure des citoyens. L'information sur l'ampleur des activités que projette RML a été difficile à cerner, car beaucoup de ces renseignements étaient considérés hors mandat, ou difficile à spécifier. Ainsi, le nombre de voies ferrées sera déterminé « *selon l'évolution des activités*²⁴² » alors que les illustrations accompagnant l'étude acoustique de Soft dB incluent trois voies ferrées, dont une du CN²⁴³.

Enfin, au chapitre des nuisances, la commission rappelle l'importance de prendre en compte l'arrêt Ciment du Saint-Laurent c. Barrette, rendu par la Cour suprême du Canada, qui reconnaît l'existence d'un régime de responsabilité civile sans faute en matière de troubles de voisinage fondé sur le caractère excessif des inconvénients subis.

²³⁷ Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, 2024 « *Atténuer les nuisances et réduire les risques d'origine anthropique relatifs au transport routier, ferroviaire et aérien ainsi qu'aux sources fixes de bruit* » p. 4, https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_cadre_normatif_bruits_risques_associes.pdf.

²³⁸ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Annexe 1, p. 37.

²³⁹ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 5.11, p. 77.

²⁴⁰ Réponses du promoteur – 1^{er} novembre 2024, doc. 7.4.1, Q. 13.

²⁴¹ Consultation OCPM 2019, « *Commentaires du CN présentés dans le cadre de la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal sur le projet d'Écoparc industriel de la Grande Prairie* ». Dans son mémoire, le CN souligne avoir ajusté les horaires des activités de la cour de triage, utilisée comme lieu de réparation des wagons, afin de répondre aux préoccupations des résidents. Les travaux étaient désormais réalisés uniquement l'après-midi et en soirée. Les travaux après 22 h étaient « exceptionnels », doc. 8.32, p. 8.

²⁴² Réponses du promoteur – 1^{er} novembre 2024, doc. 7.4.1, Question 18.

²⁴³ Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame Est, doc. 3.1, Annexe, p. 14.

3.3.2 La pollution lumineuse et visuelle

L'une des recommandations de l'OCPM en 2019 était qu'un plan lumière soit développé pour en faire un élément phare de l'Écoparc industriel de la Grande Prairie²⁴⁴. En mars 2024, l'arrondissement a lancé son guide sur les bonnes pratiques en matière d'éclairage²⁴⁵.

Selon l'étude de SNC-Lavalin, il y a présentement plusieurs exemples de nuisances occasionnées par la pollution lumineuse dans le secteur, ce qui cause une « lumière intrusive » dans les habitations²⁴⁶, et peut ainsi avoir des impacts négatifs sur la santé humaine²⁴⁷. Pour l'étude, le site RML a été évalué à deux reprises par la Réserve internationale du ciel étoilé du Mont-Mégantic, sous-traitée par SNC-Lavalin. La première fois, le site n'avait pas encore été développé et représentait un îlot de noirceur. Toutefois, lors d'une deuxième visite, les experts ont noté « *la présence d'au moins un éclairage aux DEL blanches très intenses et apparaissant comme l'une des sources les plus fortes du secteur*²⁴⁸ ».

RML a fourni peu d'informations quant au genre d'éclairage prévu. On affirme, en effet, que même si la photométrie est à déterminer, en situant le stationnement le plus loin des résidences, « *les nuisances lumineuses seront évitées*²⁴⁹ ». Aucune autre précision n'a été fournie outre l'affirmation que des sources lumineuses étaient nécessaires pour des raisons de sécurité²⁵⁰.

Sachant que RML souhaite étendre ses activités sur 24 heures, sept jours par semaine, selon des informations obtenues auprès du MELCCFP par une participante²⁵¹, il y a lieu de s'interroger sur les impacts projetés de la pollution lumineuse dans le secteur.

RML propose que « *la présence du talus et du mur-écran agisse comme mesure d'atténuation importante, notamment en diminuant la perceptibilité visuelle du site*²⁵² ». Or, l'impact visuel des aménagements à venir sur le site²⁵³ ne figurait pas dans la documentation présentée. Toutefois, un participant a soumis un visuel comparatif de la situation existante avec une simulation d'un ajout allant jusqu'à la hauteur de 8 conteneurs

²⁴⁴ Rapport OCPM 2019, p. 75 https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport_final_assomption-sud-longue_pointe.pdf.

²⁴⁵ Guide de bonnes pratiques en matière d'éclairage-arrondissement de MHM, doc. 6.4.

²⁴⁶ SNC-Lavalin Inc. « *Étude environnementale Portrait global des nuisances actuelles Secteur Assomption Sud-Longue-Pointe Ville de Montréal* », arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 10 mars 2023, doc. 6.6, p. 61.

²⁴⁷ *Ibid.*, p. 43.

²⁴⁸ *Ibid.*, p. 50.

²⁴⁹ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, p. 23.

²⁵⁰ Réponses du promoteur – 1^{er} novembre 2024, doc. 7.4.1, Q. 1.

²⁵¹ Document déposé par Catherine Néron, doc. 9.19.1.

²⁵² Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame, doc. 3.1, p. 14.

²⁵³ Mis à part le droit d'empiler jusqu'à 8 conteneurs, la catégorie d'usage permet la construction d'une « *structure industrielle de manutention, un silo et un réservoir peuvent dépasser les hauteurs en mètres et en étages maximaux prescrits* » et, outre des silos, il est proposé « *de considérer les équipements hors toit des dépendances, notamment des équipements de mécaniques industrielles, afin de permettre une sur hauteur nécessaire au besoin sur certaines dépendances* ». Pour en savoir davantage, voir Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Annexe, p. 19.

démontrant l'impact visuel significatif dans les rues avoisinantes. De plus, il poursuit que les silos seront plus hauts que les conteneurs, soit l'équivalent de 13 étages : « *C'est plus haut que les tours à condo du secteur, à part, peut-être, le Village olympique*²⁵⁴ ».

Dans l'optique où la Ville et RML conviennent de reporter l'adoption des projets de règlement, la commission est d'avis qu'il serait alors judicieux d'ajouter aux prochaines informations à soumettre aux citoyens riverains celles concernant l'impact visuel dans le secteur résidentiel ainsi que les mesures prévues pour les atténuer.

3.3.3 La qualité de l'air

Les informations concernant la qualité de l'air en lien avec les impacts potentiels des activités de RML ont été peu nombreuses lors de la consultation. Selon l'étude de SNC-Lavalin, les projets en cours, dont les activités de transbordement de matériaux et le camionnage seraient des sources potentielles « significatives » sans mesure d'atténuation²⁵⁵.

Le promoteur maintient que le confinement de l'ensemble du site contiendra la poussière au sol²⁵⁶. Les autres mesures d'atténuation incluent des éléments d'aménagement dont le déplacement des équipements qui déchargeant les matières par train vers le nord et l'aménagement de bâtiments du côté ouest du site²⁵⁷. Toute autre mesure se fera en fonction de « *l'évolution du site*²⁵⁸ ». Des questions ultérieures concernant les mécanismes de détection de la présence de matières transbordées dans l'air, ainsi que les précisions sur l'évolution du site, sont restées sans réponse²⁵⁹.

Des inquiétudes ont bien évidemment été exprimées par les résidents. D'une part, l'absence de prise en compte ou de partage des données actuelles sur la qualité de l'air, ainsi que sur les scénarios envisagés concernant l'augmentation des opérations par le promoteur, ont été critiqués²⁶⁰. Les stations de mesure du réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville sont estimées trop éloignées du projet²⁶¹. Enfin, l'incertitude concernant la qualité de l'air et les mesures pour informer la population en cas de problèmes s'est accentuée après l'incendie de piles au lithium dans le port en septembre 2024. Cet incident a suscité des doutes sur les affirmations selon lesquelles la qualité de l'air ne présentait aucun risque de toxicité²⁶².

²⁵⁴ Philippe Mizutani, Transcription, doc. 8.18.3.

²⁵⁵ SNC-Lavalin Inc. « *Étude environnementale Portrait global des nuisances actuelles Secteur Assomption Sud-Longue-Pointe Ville de Montréal* », arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 10 mars 2023, doc. 6.6, p. 41.

²⁵⁶ Réponses du promoteur – 1^{er} novembre 2024, doc. 7.5.1.

²⁵⁷ *Idem*.

²⁵⁸ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 5.1.1, p. 51.

²⁵⁹ Réponses du promoteur – 1^{er} novembre 2024, doc. 7.5.1; Réponses du promoteur- 1^{er} novembre 2024, doc. 7.4.1, Q 11.

²⁶⁰ Transcription de la séance d'audition des opinions du 12 novembre 2024, en après-midi, doc. 5.3.1, p. 127.

²⁶¹ *Ibid.*, p. 32.

²⁶² *Ibid.*, p. 17.

Pour sa part, la Ville s'en remet au fait que l'entreprise aura à respecter le certificat d'autorisation du Service de l'environnement qui sera émis et encourage les citoyens à contacter le service s'ils ont des préoccupations²⁶³.

À la lumière des nombreuses lacunes décrites précédemment, la commission estime qu'il y aurait lieu de reporter l'adoption des modifications réglementaires proposées afin de permettre aux citoyens de se prononcer sur un projet comprenant l'ensemble des aménagements prévus, ainsi que sur toutes les mesures de mitigation des nuisances envisagées. Ce report s'avère possible puisque l'entente contient une clause permettant la prolongation du délai d'adoption de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal prévue pour le 30 avril 2025²⁶⁴.

La commission est consciente que sa position interfère avec le projet d'entente visant le règlement de la poursuite envers la Ville, mais elle considère que l'avenue qu'elle propose est dans l'intérêt de toutes les parties, autant des citoyens, du promoteur que des autorités municipales.



RECOMMANDATION 1

La commission recommande à la Ville de surseoir à l'adoption des modifications réglementaires et de mener, en partenariat avec RML, le CN et le MTMD, une évaluation complète du projet et des impacts des activités de Ray-Mont Logistiques (composantes actuelles et futures) pour les citoyens riverains.

3.4 L'aménagement de la zone tampon et la mitigation des nuisances

En réponse à la recommandation du Comité Jacques Viger de « *prendre l'initiative de proposer des mesures de réduction de l'impact sonore*²⁶⁵ », le promoteur a répondu que « *comme le démontre l'étude acoustique [...] la configuration du site contribue à la réduction des niveaux sonores ambiants liés à la circulation* ».

²⁶³ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 5.1.1, p. 52.

²⁶⁴ « *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* ». Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, art. 35, doc. 4.2, p. 12.

²⁶⁵ Avis du Comité Jacques Viger, doc. 11.3.

existante sur la rue Notre-Dame Est et les autres activités industrielles du quartier²⁶⁶ ». L'impact positif que conclut l'étude acoustique s'appuie sur des éléments de l'entente, notamment un nouveau lien routier et, plus particulièrement, de l'aménagement de la Bande-CN en cours d'acquisition²⁶⁷. L'aménagement de la Bande-CN, tel que présenté par RML dans son document, inclut un mur écran antibruit²⁶⁸ ainsi que le « déplacement » de la butte présentement sur le terrain de RML²⁶⁹.

Par ailleurs, les mesures de mitigation mises en place par le promoteur sont limitées à l'aménagement du site lui-même et incluent l'implantation de l'élévateur à grains à l'extrémité nord-est du site, l'aménagement des équipements mécaniques sur les toits et la localisation « optimale » des bâtiments, voies d'accès, aires de chargement et d'entreposage extérieur²⁷⁰. Selon l'étude acoustique, « l'usage lui-même agissant comme écran acoustique²⁷¹ » et le placement des conteneurs « de manière intelligente²⁷² » vont éviter de contribuer à l'augmentation des niveaux de bruit et auraient même pour effet d'engendrer « une diminution du bruit ambiant perçu dans les quartiers voisins²⁷³ ». Toutefois, si le placement des conteneurs est considéré comme un aspect important dans la mitigation des bruits, rien ne laisse entendre que les conteneurs seront fixes et nulle part sont-ils présentés comme un mur antibruit dans les documents du promoteur. Au contraire, les plans proposent des rangées de conteneurs à l'extrême ouest du site, le long des voies ferrées, un endroit d'activités de transbordement²⁷⁴. Cela laisse entendre que ces conteneurs seront constamment déplacés et représenteraient ainsi une source considérable de bruit n'ayant tout simplement pas été prise en compte dans l'étude acoustique²⁷⁵.

Plusieurs questions quant aux résultats de l'étude acoustique de Soft dB ont été soulevées lors des audiences. Des nuisances potentielles telles que le crissement des roues causées par les courbures des rails²⁷⁶, le freinage des wagons ou la longueur de l'ouvrage/mur antibruit,²⁷⁷ ne semblaient pas être non

²⁶⁶ Suivi des recommandations, doc. 11.3.1, p. 1-2.

²⁶⁷ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2.

²⁶⁸ Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame, doc. 3.1, Annexe p. 14.

²⁶⁹ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 5.1.1, p. 14.

²⁷⁰ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Annexe 1, p. 37.

²⁷¹ Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame, doc. 3.1, p. 14.

²⁷² Réponses du promoteur- 1^{er} novembre 2024, doc. 7.4.1, Question 6.1.

²⁷³ Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame, doc. 3.1, p. 14.

²⁷⁴ Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame, doc. 3.1, Annexe, p. 12.

²⁷⁵ Selon une analyse des impacts de l'implantation d'un pôle logistique, « le bruit du triage ferroviaire sera créé lors des activités d'opération du nouveau terminal et augmentera nécessairement le niveau de bruit du secteur [...] Cette source de bruit est plus fréquente et de plus longue durée que les passages de trains. Elle provient principalement du chargement/déchargement des conteneurs, des locomotives dont le moteur est au ralenti, des manœuvres liées aux wagons, du grincement de roues avec le rail, etc. » Sylvestre, J. (2017). Méthodologie d'évaluation des principaux impacts sur la population de l'augmentation du trafic ferroviaire lors de l'implantation d'un pôle logistique majeur [Mémoire de maîtrise, École Polytechnique de Montréal], p. 46.

²⁷⁶ Présentation, doc. 8.13.3.

²⁷⁷ Annexes déposées, doc. 8.11.1, p. 19.

plus considérées²⁷⁸. Étant donné que les représentants de Soft dB n'étaient pas présents à la séance d'information de l'OCPM, il n'a pas été possible d'obtenir de leur part des réponses aux préoccupations soulevées en regard de leur étude. Les questions subséquentes envoyées au promoteur ont été estimées hors mandat et n'ont donc pas obtenu de réponses. Ce manque d'information et l'impossibilité d'obtenir des précisions ont eu comme effet de soulever des doutes sur la qualité de l'étude acoustique de la part des participants.

Plusieurs participants estiment que l'entente entre la Ville et le promoteur met le poids des mesures de mitigation des nuisances, en particulier le bruit, sur la Ville. Un talus et un mur-écran sont perçus comme une « *mesure d'atténuation importante*²⁷⁹ » par le promoteur. Il revient à la Ville d'acquérir un terrain de CN et d'y aménager un « ouvrage ». Ainsi, bien que l'entente contienne une disposition précisant que « *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*²⁸⁰ » et que l'arrondissement insiste qu'elle « *ne deviendra pas responsable des sons qui sont générés par le CN ou l'entreprise Ray-Mont Logistiques*²⁸¹ », d'aucuns soulèvent une ambiguïté, voire une déresponsabilisation commode pour RML.

Cet élément est d'autant plus préoccupant que la forme que prendra l'aménagement de la Bande-CN demeure largement incertaine, tout comme le développement futur des activités sur le site de RML. La description du projet par le promoteur souligne la performance des mesures à venir et assumées par la Ville; l'écran antibruit « *doit être conçu de manière à éviter la réverbération pour les usages sensibles à proximité* » et les « *mesures de mitigation préconisées sont suffisamment performantes pour atténuer les bruits d'impacts sonores...*²⁸² ». [Le soulignement est de la commission.] Or, dans l'entente, la Ville « *ne s'engage pas à construire un mur antibruit, mais plutôt à aménager un espace vert et un ouvrage destiné à minimiser la propagation du son*²⁸³ ».

La commission prend bonne note de cette confusion entourant les rôles et responsabilités de chacun, mais demeure convaincue que RML doit assumer la responsabilité des nuisances qu'elle cause en déployant des mesures de mitigation sur son terrain.

Néanmoins, des questions quant à la forme et au coût d'un mur antibruit ont été soulevées lors des audiences. L'analyse d'un participant conclut que, pour être efficace, ce mur devrait être assurément un

²⁷⁸ L'étude acoustique semble considérer que les « *déplacements de wagons ferroviaires (5 min par heure) constituent une source de bruit* », Voir doc. 3.1, Annexe, p. 10.

²⁷⁹ Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame, doc. 3.1, p. 14.

²⁸⁰ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, article 14, p. 8.

²⁸¹ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 5.1.1. p. 33.

²⁸² Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Annexe 1, p. 37.

²⁸³ Rectifications-Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, doc. 5.3.4, p. 3; Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Article 12, p. 8.

« *ouvrage titanesque* », « *Sans doute le plus haut mur antibruit du Canada*²⁸⁴ ». Les coûts de l'ouvrage proposé seraient de ce fait « *exorbitants*²⁸⁵ ». Cette conclusion est soutenue par une étude du Groupe d'experts interministériel en bruit environnemental, qui note que si le mur antibruit est fréquemment utilisé pour réduire le bruit, les coûts « *de réalisation peuvent être particulièrement élevés*²⁸⁶ ». De plus, parmi les bonnes pratiques en matière de gestion de bruit identifiées dans l'étude de SNC-Lavalin, la mise en place de murs ou de buttes serait des solutions de dernier recours, car elles « *sont plutôt destinées à couper la propagation du son* » au lieu de s'attaquer aux sources elles-mêmes de bruit, telles que la restriction des horaires, l'interdiction des poids lourds la nuit ou la diminution des volumes sur les voies²⁸⁷.

Par ailleurs, qu'il s'agisse des lignes directrices de la Fédération canadienne des municipalités ou des plus récentes OGAT, la commission estime ainsi que la solution qui se rapprocherait le plus des normes encadrant la cohabitation entre les activités ferroviaires, les gares de triage et les zones résidentielles serait d'accroître la largeur de la zone tampon en utilisant la totalité de la Bande-CN. Pour ce faire, il y aurait lieu de déplacer les voies ferrées qui s'y trouvent du côté est, à l'écart des habitations. Une telle solution préserverait l'intégralité de la Bande-CN, tout en la rendant plus accessible et sécuritaire pour les usagers.

3.5 Plutôt qu'accroître la vulnérabilité, améliorer la résilience climatique du secteur

Plusieurs participants ont souligné que les enjeux de santé liés à l'environnement étaient au cœur des préoccupations en matière d'acceptabilité sociale²⁸⁸, soulignant que le secteur est reconnu comme étant déficitaire en espaces verts avec un indice de canopée autour de 5 % et parmi les pires îlots de chaleur de la ville. Lors de la consultation de l'OCPM en 2019, la commission avait noté que « *le plus gros îlot de fraîcheur [...] n'existe plus, dû à la coupe totale d'arbres et le remblai du terrain de l'ancienne Canadian Steel Foundries*²⁸⁹ ».

La commission partage l'avis d'un citoyen selon lequel l'implantation de RML crée un nouvel « *îlot de chaleur*²⁹⁰ », ce que confirme une carte produite par l'Institut national de santé publique du Québec²⁹¹.

²⁸⁴ Philippe Mizutani, Transcription, doc. 8.18.3, p. 49.

²⁸⁵ *Idem*.

²⁸⁶ Annexes déposées, doc. 8.11.1, p. 59; Groupe d'experts interministériel en bruit environnemental, Leroux, T., Brochu, J., Bockstael, A., Gagné, J. P., Lacerda, A. B. M. D., & Sainjon, A. (2024). « *Enjeux et défis de la prise en charge du bruit ferroviaire en aménagement et en urbanisme: un guide d'orientation* ».

²⁸⁷ SNC-Lavalin Inc. Étude environnementale Portrait global des nuisances actuelles Secteur Assomption Sud–Longue-Pointe Ville de Montréal, arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 10 mars 2023, doc. 6.6, p. 25.

²⁸⁸ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.15, p. 5; Anne-Claire Podvin-Nouail, doc. 8.7, p. 4.

²⁸⁹ OCPM, Vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, 2019, p. 89.

²⁹⁰ Transcription, doc. 8.16.1, p. 12.

²⁹¹ <https://cartes.inspq.qc.ca/>.

De l'autre côté, pour RML, le projet cherche plutôt « à valoriser un espace sous-utilisé tout en optimisant son potentiel productif²⁹² ». Il s'agit de réhabiliter un espace inutilisé pour en faire un pôle d'activités économiques pertinent. Cette vision et compréhension du site est en contradiction avec celle des riverains, pour qui le site, au moment de son acquisition, était loin d'être un espace inutilisé, mais faisait plutôt partie d'un potentiel de parc-nature. Ainsi, en 2017, le site était un « immense terrain [...] fortement contaminé », certes, mais qui « a su se reverdir de lui-même²⁹³ ».

Les préoccupations des résidents rejoignent la vision présentée par la Ville lors de la consultation de l'OCPM en 2019 qui cherchait à « assurer une gestion écologique », entre autres, en préservant des espaces verts et en privilégiant des aménagements paysagers durables, y compris la réduction des surfaces minéralisées²⁹⁴. Cet objectif est encore plus pertinent alors que la Ville s'apprête à adopter prochainement son nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), qui s'inscrit pour elle « dans un contexte inédit d'urgence climatique et d'érosion de la biodiversité à l'échelle planétaire nécessitant des changements collectifs vers la transition écologique²⁹⁵ ». Dans l'élaboration de ce nouveau PUM, la Ville reconnaît que :

« ... de nombreux aspects de la santé sont fortement conditionnés par la qualité de l'environnement urbain. Les actions à mener [...] doivent être fondées et motivées par le souci d'améliorer la santé de la population et d'accroître son bien-être [...] Les solutions retenues doivent [...] prendre en compte l'effet cumulé de différents déterminants affectant la santé, la sécurité et le bien-être de la population, notamment les personnes en situation de vulnérabilité et vivant à la croisée des discriminations²⁹⁶ ».

À part la baisse des émissions de GES due à la réduction du trajet des camions à la suite du déménagement de RML et l'utilisation du transport ferroviaire, considéré moins polluant, le promoteur propose peu d'autres contributions à la transition écologique, surtout en ce qui concerne la contribution au secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Au contraire, selon RML, les dispositions quant au verdissement du règlement d'urbanisme ne sont pas compatibles avec ses activités et avec la nécessité de contenir la contamination du sol. Ainsi, demande-t-il que des objectifs considérés « non applicables » soient retirés²⁹⁷. Ceux-ci incluent la formation d'îlots de chaleur causée par les surfaces minéralisées ainsi que le faible ratio d'arbres et la qualité des aménagements paysagers²⁹⁸. RML propose que la gestion de la contamination des sols se fasse par une surface asphaltée et imperméable, tandis que le taux minimal de verdissement passe de 25 % à

²⁹² Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Annexe 1, p. 13.

²⁹³ Coopérative d'habitation Ville-Marie, doc. 8.9, p. 5.

²⁹⁴ OCPM, Vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, 2019; Ray-Mont Logistiques – Site de la rue Notre-Dame, doc. 3.1, p. 42.

²⁹⁵ Projet de PUM, Introduction, doc. 3.1, p. 1, https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P126/3-1_PUM_Introduction.pdf.

²⁹⁶ *Ibid.*, p. 12.

²⁹⁷ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, p. 32.

²⁹⁸ *Idem.*

3,95 %²⁹⁹, essentiellement des toits végétalisés et la plantation de 134 arbres contre les quelque 1 734 requis au règlement actuellement en vigueur. Les activités projetées de RML sont aussi utilisées pour justifier l'augmentation du nombre de cases de stationnement d'un maximum de 25 à 115³⁰⁰.

Des participants se sont interrogés quant à la véritable réduction des GES qui découlera du projet, vu que celui-ci vise une augmentation des activités de RML. D'autres ont souligné que la gestion de la contamination du sol était le choix que le promoteur a présenté au ministère et que d'autres méthodes auraient pu être appropriées³⁰¹.

La commission est d'avis que les dérogations au règlement d'urbanisme quant au verdissement ainsi que le ratio d'arbres sont à revoir de manière que le promoteur assume plus de responsabilités envers la qualité environnementale du secteur ainsi qu'envers la communauté. La contribution au verdissement pourrait se faire sur son site ou à l'extérieur. Parmi les conclusions du Groupe de travail thématique de l'instance de concertation Assomption Sud–Longue-Pointe (GTT) se trouvait d'ailleurs la possibilité d'une compensation de RML pour l'impact sur l'environnement et la communauté³⁰². Cependant, comme l'ont souligné plusieurs participants, contrairement à d'autres citoyens corporatifs, RML ne propose aucune forme de compensation pour les résidents³⁰³. Selon la commission, l'absence de bénéfices concrets pour la communauté avoisinante en raison de bénéfices d'échelle régionale, voire nationale, constitue un élément clé du manque d'acceptabilité sociale du projet.

La commission fait sienne la compréhension citoyenne quant à d'éventuelles compensations annoncées, comprenant en effet que de contribuer, comme le rappelle RML en invoquant un « retour à la communauté », au programme de la Banque mondiale n'apporte guère de bénéfices à l'échelle locale.

²⁹⁹ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Annexe, p. 20.

³⁰⁰ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 16 octobre 2024, doc. 5.1.1, p. 10.

³⁰¹ Voir section 2.3.2 du chapitre 2.

³⁰² Bilan des travaux, Démarche collaborative, Concertation Assomption Sud–Longue-Pointe, Groupe de travail thématique, Projet de Ray-Mont Logistiques, 1^{er} novembre 2021, https://www.realisonsmtl.ca/concertationasp/news_feed/bilan-des-travaux-du-groupe-de-travail-thematique-ray-mont-logistique.

³⁰³ Transcription de la séance d'audition des opinions du 12 novembre 2024, en après-midi, doc. 5.3.1, p. 40; Transcription de la séance d'audition des opinions du 12 novembre 2024, en soirée, doc. 5.3.2, p. 29.



RECOMMANDATION 2

La commission recommande à la Ville de proposer un plan d'ensemble pour le secteur, lequel devrait, entre autres :

- consacrer l'entièreté de la Bande-CN à titre de zone tampon par le déplacement des voies ferrées;
- exiger de RML une augmentation significative de sa contribution au reboisement, sur site et hors site, ainsi qu'une réduction importante de la surface minéralisée.

3.6 L'assujettissement à la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE)

L'acceptabilité sociale de la présence d'activités industrielles à proximité des citoyens est fonction de l'équilibre entre les risques, les nuisances et les retombées positives³⁰⁴ ainsi que les incertitudes liées à un projet³⁰⁵. Dans le présent cas, si la commission reconnaît les bénéfices du projet de l'entreprise RML pour l'économie montréalaise et la revitalisation de l'Est de Montréal, elle ne peut faire abstraction des nuisances qu'un tel projet engendre et engendrerait sur le voisinage immédiat, notamment dans le contexte d'activités futures sur le site ne pouvant être clairement identifiées à ce moment-ci.

3.6.1 Les bénéfices du projet

RML positionne son rôle sociétal en fonction de ses activités dans la chaîne d'approvisionnement international et de sa contribution aux besoins alimentaires mondiaux³⁰⁶. Au niveau régional, RML propose qu'en se rapprochant du port de Montréal, la distance parcourue par les camions sera réduite et l'utilisation des voies ferrées sera optimisée³⁰⁷. Ainsi, le projet s'inscrit « *dans un cadre plus large visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre*³⁰⁸ ». Comme souligné précédemment, des organisations à vocation économique supportent ces bénéfices.

³⁰⁴ Observatoire des milieux de vie urbains (OMV), doc. 9.18, p. 4.

³⁰⁵ Qu'est-ce qui influence l'acceptabilité sociale? 2^e partie : les facteurs liés à la nature du projet et à la participation du public Volume 6, numéro 3 - Ressources Mines et Industrie, <https://mrnf.gouv.qc.ca/nos-publications/acceptabilite-sociale-2e-partie-facteurs-nature-projet-participation-public/>.

³⁰⁶ Entente Ray-Mont Logistiques et Ville de Montréal, doc. 4.2, Annexe, p. 24.

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 4.

³⁰⁸ *Ibid.*, p. 14.

Au niveau local, selon l'étude acoustique de Soft dB réalisée à la demande de RML, l'aménagement du site aura « *un impact très positif sur le climat sonore [...] en bloquant le bruit provenant des nouvelles infrastructures routières grâce aux rangées de conteneurs et à l'écran acoustique optimisé*³⁰⁹ ».

D'autres avantages, comme la création de 200 emplois bien rémunérés et recrutés localement, avancée lors de la consultation de 2019³¹⁰ et faisant partie des conclusions du Groupe de travail thématique de l'instance de concertation Assomption–Sud Longue-Pointe (GTT)³¹¹, ne figurent plus parmi les bénéfices mentionnés dans la documentation présentée à la commission.

La commission note que les bénéfices du projet présenté lors de la consultation sont davantage d'ordre régional, voire national. Les bénéfices pour les riverains découlant des activités de RML sont, pour leur part, peu nombreux, ce qui a amené des citoyens à qualifier les nuisances locales comme des « *dommages collatéraux*³¹² ». En somme, on demande aux citoyens riverains de supporter les nuisances d'une activité qui bénéficie à l'ensemble de la société.

3.6.2 Des projets connexes

En septembre 2024, la Ville s'est engagée à protéger le boisé Steinberg, situé au nord du site de RML, précisant du même souffle la poursuite de l'évaluation de scénarios concernant le développement routier dans le secteur. Un long terrain vacant situé à l'est du site de RML, actuellement détenu par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), serait réservé pour un projet routier. De plus, une portion du terrain de RML à l'est devra faire l'objet d'une expropriation par le MTMD. Ces projets permettront de faciliter la circulation lourde vers le port et les industries du secteur, dont RML.

Étant donné le lien direct entre le projet de RML et les aménagements nécessaires pour soutenir ses activités, ainsi que ceux prévus sur les terrains adjacents, il aurait été pertinent que ces éléments soient pris en compte dans une perspective citoyenne et selon une approche globale. Bien que la commission comprenne l'échéancier dicté par l'entente hors cour, comme l'intention louable de la Ville quant à une démarche ultérieure de cocréation, elle ne peut qu'exprimer son embarras face à un tel état de fait. Dans ce contexte, la présente consultation publique représente pour de nombreux citoyens une opportunité manquée, ce dont a pris acte la commission.

³⁰⁹ Présentation du promoteur lors de la séance d'information et de questions-réponses, 16 octobre 2024, doc. 3.2, p. 19.

³¹⁰ Ray-Mont Logistiques, doc. 8.44, 18 avril 2019, p. 11, Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de l'OCPM sur le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe en 2019.

³¹¹ Bilan des travaux, Démarche collaborative, Concertation Assomption Sud–Longue-Pointe, Groupe de travail thématique, Projet de Ray-Mont logistiques, 1^{er} novembre 2021, https://www.realisonsmtl.ca/concertationasp/news_feed/bilan-des-travaux-du-groupe-de-travail-thematique-ray-mont-logistiques.

³¹² Transcription, doc. 8.15.1, p. 126.

3.6.3 Des enjeux qui dépassent la responsabilité et la juridiction de la Ville

Pour de nombreux participants, les changements proposés dans le projet soumis à la consultation, tels que le nombre d'arbres ou de places de stationnement, sont périphériques aux véritables enjeux, à savoir la transition écologique et les impacts environnementaux du projet RML. Pour plusieurs participants, une consultation par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), demandée depuis longtemps, est toujours nécessaire, voire urgente.

La commission reconnaît que certains éléments liés au projet dépassent le champ de juridiction municipale. Elle note aussi le fait que RML a soumis au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), une nouvelle demande d'autorisation pour lui permettre d'étendre ses activités sur 24 heures³¹³. En 2022, le MELCCFP avait délivré une autorisation conditionnelle à des mesures de mitigation et de contrôle du bruit, comprenant un nombre maximal de conteneurs sur le site et un horaire d'activités restreint entre 7 h et 19 h, en plus d'un programme de suivi du climat sonore³¹⁴. Dans son analyse, le ministère avait déterminé que la première phase du projet de RML était « *susceptible d'entraîner le rejet de contaminants dans l'environnement, en l'occurrence du bruit, et d'affecter les secteurs résidentiels situés à proximité du site de l'entreprise*³¹⁵ ». RML avait donc été assujettie à une autorisation ministérielle en vertu du 2e alinéa de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).

Bien que le projet de RML ne soit pas visé par la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la LQE, le gouvernement du Québec pourrait possiblement l'assujettir. En effet, l'article 31.1.1 prévoit un pouvoir exceptionnel pouvant être exercé sur recommandation du ministre dans certains cas précis, dont lorsque celui-ci « *est d'avis que les enjeux environnementaux que peut susciter le projet sont majeurs et que les préoccupations du public le justifient*³¹⁶ ».

Or, la consultation a justement permis de mettre en lumière les enjeux environnementaux majeurs que suscite le projet de RML et démontré clairement les préoccupations du public à cet égard. La commission est donc d'avis que les préoccupations soulevées justifient de considérer l'assujettissement du projet à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le cas échéant, cela pourrait mener à un mandat du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), duquel découlerait une analyse rigoureuse du projet RML en intégrant ses enjeux écologiques, sociaux et économiques.

³¹³ Document déposé par Catherine Néron, doc. 9.19.1.

³¹⁴ Ray-Mont Logistiques_Communiqué du ministère de l'Environnement (novembre 2022), doc. 6.5.

³¹⁵ *Idem*.

³¹⁶ LQE, doc. 31.1.1.

À noter qu'au moment d'écrire ce rapport, l'Assemblée nationale du Québec étudie un projet de loi visant à modifier la LQE de manière à notamment permettre aux autorités municipales de soumettre un plan de développement d'un secteur d'activité à une évaluation environnementale sectorielle ou régionale. Suivant cette demande, le ministre confie l'analyse du projet au BAPE³¹⁷. La commission est d'avis que cette nouvelle disposition de la LQE, si adoptée, pourrait représenter aussi une avenue intéressante pour la Ville de Montréal afin qu'une évaluation environnementale exhaustive puisse être réalisée, laquelle inclurait non seulement le projet de RML, mais aussi les autres développements prévus dans le secteur.



RECOMMANDATION 3

La commission recommande que la Ville considère sérieusement la possibilité d'invoquer les dispositions actuelles ou futures de la LQE pour demander au gouvernement du Québec une analyse rigoureuse des impacts globaux des activités de RML, ainsi que des aménagements projetés autour du site.

3.7 Le suivi et la gouvernance

Un projet de l'envergure de celui de RML, *a fortiori* en interface entre une zone portuaire industrielle et des quartiers habités, exige une gouvernance exemplaire. En l'état, la commission estime qu'il importe de préciser les différentes composantes d'une telle gouvernance afin de faciliter la mise en place des mécanismes requis pour assurer son bon fonctionnement.

3.7.1 La responsabilité du suivi

De ce qu'en conclut la commission, ni le promoteur ni l'arrondissement n'ont élaboré un processus de suivi des nuisances et, le cas échéant, c'est aux résidents de se plaindre en utilisant le service 311. Comme en ont témoigné plusieurs participants, ce processus est loin d'être efficace. Des inspections donnent suite à des requêtes de citoyens et, même si un suivi plus systématique peut être mis en place dans certains cas³¹⁸, la responsabilité du suivi et de la signalisation des nuisances semble le plus souvent revenir aux citoyens.

³¹⁷ Projet de loi modifiant diverses dispositions en matière d'environnement (PL 81), articles 31.9.1, 31.9.2 et 31.9.5.

³¹⁸ Réponses de l'arrondissement, doc. 7.3.1, Question 4.1.



RECOMMANDATION 4

La commission recommande que la Ville et l'arrondissement s'assurent que la réglementation soit strictement respectée par le promoteur et qu'elle prenne les mesures correctives nécessaires en cas de non-respect, de telle sorte que la responsabilité de manquements ne soit pas la prérogative de citoyens, mais bien celles des autorités responsables.

3.8 Rétablir la confiance par une plus grande collaboration

En conclusion de la consultation publique concernant le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe tenue en 2019, la commission de l'OCPM constatait « *qu'il y a un bris de confiance entre les porteurs de projets et les populations locales qui disent avoir vu se multiplier les nuisances et se détériorer leurs conditions de vie dans les dernières années, et ce, malgré la mobilisation citoyenne et les nombreux processus de consultation où les participants se sont engagés de bonne foi*³¹⁹ ». Cette crise de confiance semble perdurer malgré d'autres activités de consultation et plusieurs mesures prises par la Ville au cours des dernières années, notamment des initiatives de concertation, la protection du boisé Steinberg et l'annonce de l'acquisition d'une partie de la Bande-CN.

Pour réaliser le développement du secteur de façon harmonieuse, il y a lieu d'accroître la transparence, d'améliorer les communications entre les différents acteurs impliqués et de favoriser une plus grande collaboration, et ce, sur une base continue plutôt qu'occasionnelle.

RML affirme avoir participé de façon collaborative à l'ensemble des rencontres de l'Instance de concertation Assomption Sud–Longue-Pointe, mise en place en novembre 2020, ainsi qu'aux travaux du GTT en 2021. Pourtant, les résultats escomptés n'ont pas été atteints. En effet, les tensions entre citoyens et d'autres acteurs participant à cette instance, notamment RML, ont rendu difficile le déroulement des rencontres et n'ont pas permis d'arriver à un consensus. En l'absence de consensus, la firme mandatée pour diriger cette instance de concertation a produit un rapport contenant des « pistes d'action », dont « *la mise en place d'un comité de suivi prolongé incluant les différentes parties (population du secteur, Ville de Montréal, Ray-Mont Logistiques et autres, s'il y a lieu)*³²⁰ ». Cette proposition n'a pas été mise en œuvre.

L'entreprise a également mis en place une infolettre durant l'été 2021 pour la communauté de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et créé une adresse courriel dédiée pour toute question à l'égard de ses activités sur le site situé dans le secteur Assomption Sud.

³¹⁹ OCPM, Vision de développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, 2019.

³²⁰ Bilan des travaux du Groupe de travail thématique, p. 14.

En janvier 2023 a été créé « l'Espace de dialogue » entre Mobilisation 6600 et l'arrondissement de MHM, une initiative visant à rétablir les ponts entre les citoyens mobilisés et les autorités municipales, après des tensions significatives liées au projet RML et à la gestion des espaces naturels du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Au total, neuf rencontres ont eu lieu, la dernière s'étant tenue en février 2024. Le 26 mars 2024 a eu lieu une séance d'information publique au cours de laquelle la Ville et Mobilisation 6600 ont présenté leur vision respective du développement du secteur. Tout en reconnaissant l'utilité de l'Espace de dialogue, la commission est d'avis que l'absence de représentants de RML et d'autres acteurs socioéconomiques du secteur limite en partie les avancées possibles permettant la recherche d'une cohabitation harmonieuse.

Or, le besoin d'une instance de communication semble nécessaire. La commission est d'avis que les objectifs ayant mené à la création du GTT sont tout aussi pertinents aujourd'hui, probablement davantage à la veille d'une augmentation des activités sur le site. Pour rappel, comme le souligne le rapport sur le GTT :

« ... en juin 2021, la Ville de Montréal et l'entreprise Ray-Mont Logistiques ont entamé des discussions pour s'assurer que l'entreprise puisse réaliser son projet de la meilleure façon possible pour l'ensemble du territoire d'Assomption Sud–Longue-Pointe. L'entreprise souhaite en faire un projet durable et responsable, qui s'intégrera dans un pôle d'emploi novateur et respectueux des milieux de vie adjacents. Pour ce faire, la Ville de Montréal et Ray-Mont Logistiques se sont entendus pour impliquer activement la population dans cette démarche, à travers la mise sur pied d'un groupe de travail thématique au sein de l'instance Concertation Assomption Sud–Longue-Pointe³²¹ ».

La commission est d'avis qu'il convient toujours d'impliquer activement la population dans le développement du terrain de RML et du secteur immédiat, incluant les propriétaires et gestionnaires des terrains limitrophes. Cette implication peut prendre différentes formes, mais une instance de concertation impliquant l'entreprise apparaît être une avenue incontournable. Cela pourrait se faire au sein de Concertation Assomption Sud–Longue-Pointe, comme ce fut le cas pour le GTT.

Toutefois, compte tenu de l'existence de l'Espace de dialogue, la commission est d'avis qu'il y aurait lieu d'ajouter la dimension de concertation avec l'entreprise, de même qu'avec les autres intervenants impliqués. Cette instance pourrait également bénéficier à l'entreprise en lui offrant une plateforme pour collaborer étroitement avec les citoyens et démontrer son engagement pour un développement harmonieux et responsable. Il sera surtout important d'assurer une pleine transparence, en publiant notamment les comptes-rendus des rencontres et rendant toute la documentation pertinente accessible aux citoyens.

³²¹ Bilan des travaux du Groupe de travail thématique, p. 6.



RECOMMANDATION 5

La commission recommande la mise sur pied d'une instance de concertation ayant pour mandat la recherche d'une saine cohabitation entre Ray-Mont Logistiques et les citoyens, et qui pourra, dans une approche transparente, assurer le suivi de l'évolution des nuisances et des mesures de mitigation tout au long du développement du projet.



RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM

Ray-Mont Logistiques - secteur Assomption Sud
Les constats et l'analyse de la commission



4 Conclusion

Le projet de Ray-Mont Logistiques dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe illustre clairement les défis liés à l'acceptabilité sociale en mettant en lumière un conflit fondamental entre le développement industriel et les aspirations des citoyens à un cadre de vie sain, équitable et durable. À cela s'ajoute, en raison du contexte judiciairisé du projet, une dissension entre les principes de légalité et de légitimité.

La consultation publique a révélé une opposition marquée au projet, alimentée par des préoccupations liées à l'impact environnemental, social et sanitaire, mais aussi par un profond déficit de confiance envers le promoteur d'abord, mais également envers le processus participatif et les institutions publiques. Le mandat confié à l'OCPM, centré sur des modifications réglementaires précises, a restreint l'occasion d'un débat global sur les impacts cumulatifs des aménagements actuels et futurs.

Il faut reconnaître qu'il est difficile de limiter une consultation à de simples mesures réglementaires accessoires, lorsque le projet principal soulève des défis majeurs en matière d'acceptabilité sociale. D'autant plus que l'ampleur et l'intensité des nuisances générées par les activités, ainsi que la transformation d'une friche en îlot de chaleur, entraîneront inévitablement des répercussions sur la santé des riverains. Or, le mandat limité à quelques modifications réglementaires et le déficit d'information, découlant en partie du refus du promoteur de répondre aux questions posées par les citoyens ou la commission, rend cette consultation fragmentaire et donc, inachevée. Elle l'est aussi en raison du manque d'analyses et d'évaluations des impacts sur la santé et l'environnement de l'ensemble des aménagements à venir et du cumul des impacts pressentis.

Malgré cela, la participation citoyenne a été très importante. La commission tient d'ailleurs à remercier les nombreux participants ayant soumis des opinions qu'elle considère très bien documentées et réfléchies. En ce sens, la consultation n'a pas été inutile et les recommandations formulées par la commission reposent sur une analyse à tout le moins bien appuyée par l'expression citoyenne.

C'est dans ce contexte que les recommandations de la commission doivent être comprises comme des avenues permettant la recherche de l'acceptabilité sociale et d'une saine cohabitation, à commencer par le report de l'adoption des modifications réglementaires après une réévaluation complète du projet et des impacts des activités de RML, ainsi que de l'adoption de mesures de mitigation conséquentes.

En plus d'être en phase avec la vision et les orientations du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) sur le point d'être adopté, il s'agit d'une avenue qui promet d'être bénéfique pour l'ensemble des parties prenantes, incluant la Ville et le promoteur. Autrement, les citoyens se sentiront à nouveau abandonnés et privés de moyens légitimes pour contrer la détérioration de leur qualité de vie.

En terminant, la commission désire remercier les représentants de l'arrondissement et de la Ville, ainsi que ceux de Ray-Mont Logistiques ayant participé à ses travaux. Elle remercie aussi tous les participants qui ont posé des questions, soumis des opinions et des mémoires et ainsi contribué à l'analyse.

Fait à Montréal, le 27 février 2025.



Éric Cardinal
Président de commission



Luba Serge
Commissaire

Annexe 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires



Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussigné, Éric Cardinal, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « *Ray-Mont Logistiques* » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Éric Cardinal
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Le 18 juin 2024

Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussignée, Luba Serge, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « *Ray-Mont Logistiques* » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Luba Serge
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Le 18 juin 2024

Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat

LE MANDAT

Le 16 septembre 2024, le conseil municipal de la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de mener une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer l'aménagement et l'optimisation du site de Ray-Mont Logistiques (RML) sur la rue Notre-Dame Est :

- Le projet de règlement P-04-047-269 intitulé « *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)* » afin de créer un nouveau secteur de densité (14-T3) permettant de diminuer le taux d'implantation minimal et le coefficient d'occupation du sol (COS) minimal dans une partie de l'actuel secteur de densité 14-T1;
- Le projet de règlement P-24-030 intitulé « *Règlement autorisant la construction, la transformation et l'occupation de bâtiments aux fins d'une gare de triage ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs sur le lot numéro 1 360 265 du cadastre du Québec* ».

Le projet de règlement P-24-030 serait adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4). Cette procédure vise l'autorisation d'un projet d'envergure ou de nature exceptionnelle dérogeant à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le projet de règlement contient également des dispositions relatives aux toitures végétalisées, aux occupations permises dans une cour, de triage à l'aménagement paysager, à l'affichage, ainsi qu'au stationnement et aux voies d'accès. Ce projet de règlement n'est pas assujéti à une approbation référendaire.

COMMISSAIRES ET ANALYSTE ASSIGNÉS AU DOSSIER

Éric Cardinal, président de la commission

Luba Serge, commissaire *ad hoc*

Joseph Tchinda Kenfo, secrétaire-analyste

L'ÉQUIPE DE L'OCPM

Philippe Bourke, président

Marie-Andrée L'Espérance, cheffe de bureau

Ornella Calisti, chargée de communication – mobilisation et logistique

Sébastien Boyer, préposé au soutien administratif

Laurent Maurice Lafontant, agent de bureau
Lizon Levesque, secrétaire de direction
Marc-André Lapointe, analyste
Laurent-Olivier Lord, analyste
Gabriel Martre-Dufour, chargé de communication
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation
Soraya Boucetta, analyste
Alejandro Angel Tapias, analyste

**PERSONNES REPRÉSENTANT L'ARRONDISSEMENT DE MERCIER-HOCHELAGA-
MAISONNEUVE, VILLE DE MONTRÉAL**

Carlos Acosta, Chef de division – Urbanisme
François Mihos, conseiller en aménagement
Katherine Bahl, urbaniste, conseillère en planification

**PERSONNES REPRÉSENTANT RAY-MONT LOGISTIQUES (PROMOTEUR) ET
PERSONNES-RESSOURCES**

Sylvain Gariépy, urbaniste, *Groupe BC2*
Émilie-Jade Bigelow, urbaniste, *Groupe BC2*
Charles Raymond, président, Ray-Mont Logistiques
Julien Nepveu-Villeneuve, consultant
Thierry Méance, avocat, Sodavex

PERSONNES AYANT POSÉ DES QUESTIONS À LA SÉANCE D'INFORMATION ET DE QUESTIONS-RÉPONSES DU 16 OCTOBRE 2024, EN SOIRÉE

Émilie Pelletier

Alexandre Leduc

Yulia Bodryzlova

Élise Guerrero

Josée Desmeules

Yohann Hay

Carole Fortin

Fanny Dionne

Céline Bison

Isabelle Vigeant

Philippe Mizutani

Estelle Grandbois-Bernard

Jean-François Bouchard

Élisabeth Greene

Abby Verville-Pellerin

Camille Ladouceur-Colleret

Sébastien Proulx

Patricia Clermont

Jean Beaudoin

Louis-Philippe Véronneau

Brigitte Gauvreau

Anaïs Houde

Roxanne Berthold

Annabelle Rivard

PERSONNES AYANT POSÉ DES QUESTIONS À LA SÉANCE D'INFORMATION ET DE QUESTIONS-RÉPONSES DU 17 OCTOBRE 2024, EN APRÈS-MIDI

Joris Maillochon

Luc Gallant

MÉMOIRES AVEC PRÉSENTATION DEVANT LES COMMISSAIRES, LE 12 NOVEMBRE 2024, EN APRÈS-MIDI

Coopérative Ville-Marie

Elisabeth Greene

Josée Desmeules

Anaïs Houde

Estelle Grandbois-Bernard

Jean-Félix Chénier

Ronald Daignault

Isabelle Vigeant,

Nicole Bernier,

Coopérative d'habitation Le P'tit Train de Viauville

Leïla-Anne Charaoui et Mme Rose Grandbois-St-Onge

Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME)

Luc Gallant

MÉMOIRES AVEC PRÉSENTATION DEVANT LES COMMISSAIRES, LE 12 NOVEMBRE 2024, EN SOIRÉE

Chloé Leflot

CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal

Parti québécois - Circonscription Camille-Laurin

Mireille Goulet

Mobilisation 6600 Parc-Nature

Philippe Mizutani

Anne-Claire Podvin-Nouail

MÉMOIRES DÉPOSÉS SANS PRÉSENTATION DEVANT LES COMMISSAIRES

Claude Dallaire

Marilou Forget

Valérie Damoiseau

Joannie Grenier

Geneviève Chagnon

Christine Guillemette

Suzanne Nadeau

Yuliya Bodryzlova

Alexandre Hamel

Claire Péré

Danièle Trachy et Robert Carrière

John Cairns

Julie Patenaude

Kim Larose

Marc Bonhomme

Maryse Laurence Lewis

Michèle Dagenais

Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) de l'ESG UQÀM

Catherine Néron

Chantal Ross

Christian Jacques

Émilie Pelletier

François Brisson

Julie Morissette

Louise Beauchamp

Isabelle Senécal

Monique Brière

Régent Maheu

Richard Greene

Sophie Potvin

Steven Middleton

Sugir Selliah

Tanya Roy Allain

Administration portuaire de Montréal

Catherine Fortin

Clara Duceppe-Pelletier

Conseil central de Montréal métropolitain – CSN

Gabrielle Garant

Joris Maillochon
Loïk Lagueste
Lylou Sehili
Lyne Lefebvre
MARE (Mouvement d'action régional en
environnement)
Marie-Josée Gauthier
Mères au front – Montréal
Michel Bigras
Michelle Ouellet
Roxane Ouellet
Roxanne Dubé Rémillard
Sauvons la Falaise
Sébastien Proulx
Uwa-Whitney Ighodaro
André-Philippe Drapeau Picard
Anthony Brunelle
Arnaud Valade
Benoit Ferland
CargoM – Grappe métropolitaine de
logistique et de transport de Montréal
Carole Mainville
Cédric Boucher-Montreuil
Chambre de commerce de l'Est de
Montréal (CCEM)
Christine Lee
Classe du cours COM3206-30 de
l'Université du Québec à Montréal
Députée fédérale d'Hochelaga
Elyse Jollette
Fannie Dionne

France Duquette
Yohann Hay
Hélène Charpentier
Julie Sabourin
Laure Mabileau
La Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve
Marie Saur
Mère au front du Haut-Richelieu et ses alliés
Isabelle Gagné
Nancy Ross
Nathalie Ainsley
Pierre Alarie
Roxanne Berthold
Sophie Guinamand
Thomas Schwalb
Suzanne Vallières-Nollet
Annabelle Rivard Patoine
Olivier Sansfaçon-Lévesque
Député d'Hochelaga-Maisonneuve – Alexandre
Leduc
Amélie Desnoyers
Cassandra Charbonneau-Jobin
Marie-Claude Du Perron
Hélène Legault
Dulciane Houde
Annie Dussault
Chambre de commerce du Montréal
Métropolitain (CCMM)
Collectif en environnement Mercier-Est
Mohamed Guezi

OPINIONS REÇUES EN LIGNE

Élodie Bouchard

Bertrand Hug-Larose

Isabelle Durand

Léonard Leclerc

Pierre-Luc Gagnon

David Martel

Isabelle Senécal

Lucie Huart

Alexis Guillemard

Abbygaelle Noll

Micaela Correa

Alexiane Besle

Samuel Pignedoli

Philippe Roberge

André Chabot

Michelle Jacques

Louis-Serge Houle

Bertrand Exertier

Louise Crépeau

Amélie Côté

Isabelle Vigeant

Virgile Laforest

Louisa Worrell

Audrey Guardiola

Marie-Eve Rancourt

Gregory Wilson

Jean-François Bouchard

Annexe 3 - Les recommandations

RECOMMANDATION 1

La commission recommande à la Ville de surseoir à l'adoption des modifications réglementaires et de mener, en partenariat avec RML, le CN et le MTMD, une évaluation complète du projet et des impacts des activités de Ray-Mont Logistiques (composantes actuelles et futures) pour les citoyens riverains.

RECOMMANDATION 2

La commission recommande à la Ville de proposer un plan d'ensemble pour le secteur, lequel devrait, entre autres :

- consacrer l'entièreté de la Bande-CN à titre de zone tampon par le déplacement des voies ferrées;
- exiger de RML une augmentation significative de sa contribution au reboisement, sur site et hors site, ainsi qu'une réduction importante de la surface minéralisée.

RECOMMANDATION 3

La commission recommande que la Ville considère sérieusement la possibilité d'invoquer les dispositions actuelles ou futures de la LQE pour demander au gouvernement du Québec une analyse rigoureuse des impacts globaux des activités de RML, ainsi que des aménagements projetés autour du site.

RECOMMANDATION 4

La commission recommande que la Ville et l'arrondissement s'assurent que la réglementation soit strictement respectée par le promoteur et qu'elle prenne les mesures correctives nécessaires en cas de non-respect, de telle sorte que la responsabilité de manquements ne soit pas la prérogative de citoyens, mais bien celles des autorités responsables.

RECOMMANDATION 5

La commission recommande la mise sur pied d'une instance de concertation ayant pour mandat la recherche d'une saine cohabitation entre Ray-Mont Logistiques et les citoyens, et qui pourra, dans une approche transparente, assurer le suivi de l'évolution des nuisances et des mesures de mitigation tout au long du développement du projet.



Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568

 OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute impartialité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

ocpm.qc.ca

Suivez l'OCPM sur...

