

1- Carole Fortin

1.1 Ma première question est quels seront les impacts hors site notamment au niveau de la circulation, du nombre de camions qui entrent et sortent du site, les heures et la fréquence de ces entrées et sorties (ex 2 camions aller-retour aux 2 minutes), le trajet, les rues empruntées, le périmètre qui sera affecté (ex. entre Notre-Dame et la 40 puis entre Pie IX et Honoré Beaugrand puis spécifiez par trajet ex jusqu'au tunnel pour le trajet 1 il est prévu 50 camions à chaque 15 minutes sur la rue Sherbrooke en passant par Cadillac, rue sur laquelle il y a des écoles primaires et secondaire, trajet 2, il est prévu de la 40 vers le site en passant par Assomption, 60 camions par 15 minutes) Où se rendre ces camions et d'où viennent-ils? Idem pour le train, les heures et la fréquence (ex. : il est prévu qu'un train entre et sorte du site à chaque 15 minutes et il suivra le tracé sur le long de Souigny). L'objectif étant de concrétiser l'impact sur le territoire de la Ville de Montréal et les citoyens. Les citoyens se sont opposés au REM et ils ont eu gain de cause, car les impacts étaient négatifs, et je pense que l'impact du transport par camion et par train causé par Ray-Mont sera pire en plus de d'augmenter les risques d'accidents donc le nombre de blessés et de morts notamment des écoliers qui fréquentent les écoles près des routes des trajets entre le site et le lieu d'envoi et vice et versa. Sur ce, où vont les camions et d'où viennent-ils? idem pour le train.

Cette question doit être adressée à RML

1.2 Sous-question pour la Ville : avez-vous évalué les coûts de ces impacts hors site? Hausse de la circulation sur les rues principales et secondaires, hausse des risques d'accidents (risque de blessures et de morts causé par la présence accrue de camions et de circulation), coût de réfection des routes, coûts de réfection des structures sous terre (plus temps et impacts des détours) coûts de construction (quelles sont les nouvelles constructions d'ailleurs), coût sur la santé des gens (poussière, bruit, stress etc.), impacts sur les structures des maisons et autres immeubles, coûts de réfection que devront payer les citoyens parce qu'il y a des craques qui apparaissent, réduction des valeurs des immeubles, fuite des Montréalais du coin, etc.) et coûts de tous ce qui peut survenir. L'objectif étant d'évaluer s'il vaut mieux payer le montant réclamé à Ray-Mont que de lui accorder des accommodements pour s'établir car je crois que les coûts directs et indirects, tangibles et intangibles (ex. paix sociale, santé, stress causé par le trafic, le bruit, la présence constante de camions et du train, etc.)

Réponse: Puisque l'évaluation des risques entre dans le rayon des discussions concernant le litige entre la Ville de Montréal et RML, il nous est impossible, pour des questions de confidentialité de la démarche, de partager si une telle évaluation a été réalisée.

Cependant, le risque pour l'ensemble des contribuables entourant le recours de RML était assez important pour que la direction générale nous mandate de trouver des solutions pour mettre fin au recours. Les droits d'opérer de l'entreprise RML ayant été reconnus par la Cour, l'entreprise est autorisée à opérer sur le site avec ou sans

entente.

1.3 2e question : Au sujet de l'aménagement, une question sur les arbres et le stationnement de vélo : Les arbres qui seront plantés, auront quelle hauteur, quelle largeur? L'objectif est de savoir si visuellement dès l'implantation des activités de Ray-Mont les lieux seront entourés d'une belle verdure touffue ou bien si pendant 50 ans, les citoyens verront une horrible activité industrielle dans leur quartier. Ray-Mont prévoit combien de personnes iront sur le site en vélo? Ou bien est-ce simplement une exigence de la Ville pour avoir l'air « vert »?

Mes questions à Ray-Mont s'adressent aux personnes qui ont fait le plan d'affaires et non au lobbyiste.

Cette question doit être adressée à RML

2- Patricia Clermont

Contexte : « L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a étudié l'impact de certaines conséquences du bruit sur la santé. Les pertes en santé et en qualité de vie liées au bruit seraient au deuxième rang des risques environnementaux les plus importants, après la pollution de l'air. » (Fiche de l'INSPQ sur le bruit environnemental) »

2.1 Question: Sachant que le bruit est très difficile à mitiger et qu'en fait, les meilleures façons de contrer la propagation du bruit est de le faire le plus près possible de l'émission du bruit. J'ai beaucoup de mal à comprendre comment le bon emplacement de murs par rapport à des véhicules en mouvement, et alors que l'on peut envisager non pas tant un « débouchonnement » du camionnage mais bien une augmentation de celui-ci.

Exemple du changement des alarmes de recul des véhicules circulant dans le Port.

Réponse: RML demeure responsable de respecter le règlement sur le bruit de l'arrondissement et les seuils imposés par le ministère de l'environnement. C'est à l'entreprise de déterminer les moyens d'y arriver.

3- Catherine Néron

Contexte : Nous savons désormais que l'étude acoustique de RML est déficiente ou deviendra désuète à court terme:

- Nombre de conteneurs réduit lors de l'étude
- Hauteur d'empilage des conteneurs
- Présence d'une butte
- Non représentativité de la circulation des poids lourds
- Activités ferroviaires non mentionnées
- Activités globalement réduites par rapport aux objectifs d'exploitation

3.1 Questions : L'entreprise a-t-elle fait des projections, même sommaires, sur la situation acoustique lorsque ses activités seront à leur plein potentiel et accepte -t-elle de les partager ?

Cette question doit être adressée à RML

3.2 Le représentant a déclaré que le projet est de « placer » des conteneurs de manière jugée « appropriée » pour atténuer les bruits. Mais l'objet même de l'entreprise est de placer, déplacer, replacer des conteneurs. Alors peut-il nous préciser comment il envisage ce mur de conteneurs destiné à atténuer le bruit ? Doit-on s'attendre, par exemple, à un mur de 8 conteneurs de haut, d'un demi-kilomètre, qui serait nécessairement permanent (puisque leur manipulation créerait des bruits) ?

N'oublions pas que ce site est de 2 millions de pieds carrés.

Cette question doit être adressée à RML

3.3 Question supplémentaire : Quelles sont les conditions énoncées au certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement quant à l'émission de bruits, et les périodes de révision ?

Cette question doit être adressée à RML

4- Elisabeth Greene

4.1 Question (À Ray-Mont) : S'il est vrai que le souhait de l'entreprise est toujours de travailler en faisant preuve d'ouverture, et qu'elle "tend la main aux différents acteurs", tel qu'il est mentionné dans son communiqué de presse du 12 septembre dernier*, pourquoi est-ce que l'entreprise Ray-Mont Logistiques a décidé d'affliger la Ville de Montréal de la plus grande poursuite (373M\$) que celle-ci n'ait jamais connue?

Cette question doit être adressée à RML

4.2 Plus encore, pourquoi est-ce que l'entreprise Ray-Mont Logistiques a choisi de poursuivre également le ministère de l'Environnement quand celui lui a demandé de limiter ses heures afin de modérer les nuisances que subissent les citoyen.ne.s.

*<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/secteur-l-assomption-sud-longue-pointe-ray-mont-logistiques-et-la-ville-de-montreal-s-entendent-pour-le-developpement-coherent-du-secteur-884471162.html> (voir lien ci-bas)

[Secteur L'Assomption Sud-Longue-Pointe - Ray-Mont Logistiques et la Ville de Montréal s'entendent pour le développement cohérent du secteur](#)

Cette question doit être adressée à RML

5- Anne-Sophie Fournier-Plamondon

Je tiens à exprimer mes plus vives inquiétudes quant au projet de Ray-Mont Logistiques dans le quartier d'Hochelaga-Maisonneuve. Les bruits et la pollution à proximité d'habitations et d'un centre de soins de longue durée, jumelés à la destruction d'une zone boisée dans une partie de la Ville qui en manque cruellement, tout comme l'absence d'études sur les impacts environnementaux de ce projet, ne sont que quelques-unes d'entre elles.

5.1 Questions : Outre ce qui est décrit dans l'entente conclue entre la Ville de Montréal et Ray-Mont Logistiques, quelles sont les autres mesures de mitigation prévues pour la pollution sonore?

Cette question doit être adressée à RML

5.2 Outre ce qui est décrit dans l'entente conclue entre la Ville de Montréal et Ray-Mont Logistiques, quelles sont les autres mesures de mitigation prévues pour la pollution par la poussière?

Cette question doit être adressée à RML

5.3 Outre ce qui est décrit dans l'entente conclue entre la Ville de Montréal et Ray-Mont Logistiques, quelles sont les autres mesures de mitigation prévues pour la pollution lumineuse?

Cette question doit être adressée à RML

5.4 L'implantation complète du projet est prévue sur combien d'années?

Cette question doit être adressée à RML

5.5 Quelles sont les modifications demandées le 27 juin 2024?

Cette question doit être adressée à RML

5.6 Les activités de transbordement seront de quelle nature? Quels sont les produits qui seront entreposés et déplacés? Avez-vous des moyens de vérifier, réellement, la nature du contenu des conteneurs qui seront entreposés sur votre site?

Cette question doit être adressée à RML

5.7 Quels seront les horaires d'opération du site de transbordement?

Cette question doit être adressée à RML

Il est aberrant qu'un tel projet ait été accepté. Il est aberrant qu'un entrepreneur puisse s'enrichir de cette manière au détriment de la santé et de la sécurité des habitant·es d'un quartier résidentiel.

Il est aberrant qu'une consultation soit mise en place alors que tout a déjà été convenu entre l'entrepreneur et la Ville de Montréal.

6- Dominique Roby

Questions (aux commissaires) :

6.1 Des impacts environnementaux importants seront générés sur site et hors site par la construction de la plateforme et les opérations de Ray-Mont Logistiques, incluant la minéralisation de millions de pieds carrés qui vont empêcher l'infiltration des eaux de pluie et engendrer un effet d'îlot de chaleur qui irradie vraisemblablement vers les milieux périphériques, ainsi que l'émission accrue de poussière et de gaz à effet de serre liée au camionnage sur site et hors site. La plantation d'arbres et la végétalisation des toits de quelques bâtiments peuvent être considérées comme des mesures d'atténuation de ces impacts mais il est clair que la contribution de 134 arbres est négligeable pour atténuer l'ampleur des impacts attendus. Puisque le promoteur affirme qu'il ne dispose pas de la superficie nécessaire pour planter plus de 134 arbres sur le site-même du projet, pourrait-il envisager la plantation de 1660 arbres hors-site pour atteindre le total prévu au règlement (1794 arbres)?

Réponse: Cette question pourrait effectivement faire l'objet de discussions avec RML afin de trouver des moyens de compensation hors site.

6.2 L'information partagée montre que le projet de Ray-Mont Logistiques engendrera de nombreux impacts sur les milieux physique, biologique et humain. Lors de la séance d'information du 16 octobre, des inquiétudes face à plusieurs de ces impacts ont été manifestées par le public et des mesures pour les atténuer ont été évoquées par le promoteur et les participants. L'ensemble paraît décousu et manque de cohérence pour que le public puisse comprendre clairement ce qui sera fait pour préserver sa qualité de vie et la qualité du milieu. Le promoteur pourrait-il développer un plan de gestion des impacts couvrant toutes les nuisances générées par l'ensemble du projet et pas seulement le bruit – pour les phases de construction et de pleine opération, indiquant les mesures prises pour éviter, atténuer ou compenser les impacts attendus, et dont la conformité serait surveillée, de façon continue ou suivant un calendrier déterminé, par les autorités concernées (Ville de Montréal, Ministère de l'Environnement...) en fonction de leurs compétences respectives, plutôt que de reposer uniquement sur la communication de plaintes par des citoyens excédés par les nuisances.

Cette question doit être adressée à RML

7- André-Philippe Drapeau Picard

Contexte : Ma question porte l'impact potentiel des activités de transbordement sur la qualité de l'air autour du site. Il y a bien sûr le trafic de camions qui soulève la poussière, mais aussi, potentiellement, le transbordement lui-même, comme cela a été constaté au port de Québec par exemple.

Je comprends que les matières transbordées comprennent notamment du vrac alimentaire sec. Ces matières peuvent être allergènes lorsque respirées.

7.1 Questions : Quels sont les mécanismes mis en place pour détecter la présence de matières transbordées dans l'air autour du site?

Réponse: Le contrôle appliqué par le Service de l'environnement de la Ville de Montréal s'applique au site en cause. Le contrôle des éléments liés au transports relève de d'une juridiction provinciale notamment en application du Code de la sécurité routière et du Règlement sur le transport de matières dangereuses.

7.2 Quelles mesures sont ou seront mises en place pour mitiger cette source potentielle de nuisance, au même titre que le bruit.

Cette question doit être adressée à RML

8- Anne-Claire Podvin-Nouail

Contexte : J'étais le numéro 24 sur la liste lors de la séance d'information du 16 octobre dernier concernant la consultation publique Ray-Mont logistique.

Je ne pouvais malheureusement pas participer à la séance de rattrapage zoom du 17 octobre.

8.1 Questions : Compte tenu que l'entreprise Ray-Mont logistique a obtenu la "collaboration" de la ville par extorsion en effectuant des pressions financières qui vont au-delà de la morale.

Compte tenu que ladite entreprise remet l'odieux de l'ensemble des mesures de mitigation afin de protéger les citoyennes et citoyens des nombreuses nuisances que ses activités vont générer, dans notre quartier sur les épaules de la Ville de Montréal.

Compte tenu que l'entreprise s'est proclamée publiquement "concernée" par le bien être des citoyennes et citoyens avoisinant, afin de démontrer sa bonne foi, est-ce que l'entreprise peut devenir partenaire de la DRSP afin de mener une étude d'impacts sur la santé (EIS) ayant pour objet son projet de plate-forme intermodale ?

Et ce afin de nous assurer que toutes les mesures sont mises en place afin de protéger la santé et la qualité de vie des familles et enfants qui vivent à proximité.

Ma question s'adresse directement à Mr le VP des opérations de l'entreprise Raymont logistique et non à leur représentant Mr le relationniste de l'entreprise TACT Julien Nepveu-Villeneuve qui n'a même pas eu la politesse ni la transparence de se présenter sous son vrai titre lors de la séance d'information et qui de plus n'a cessé d'éviter de répondre aux questions qui étaient adressées à l'entreprise Raymont Logistique.

Cette question doit être adressée à RML

9- Yoakim Belanger

9.1 Questions : Étant donné que le projet de Ray-Mont Logistiques n'est pas le bienvenu dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve/Viauville, autant de la part des élus (Pierre Lessard-Blais, Alexandre Leduc, Paul Saint-Pierre Plamondon, etc), des commerçants et de l'ensemble des citoyens, en bref personne ne veut de votre entreprise dans le quartier, avez-vous considéré de déménager dans un lieu où vous ne dérangeriez personne? Par exemple, le coin des raffineries dans l'est de l'île de Montréal.

Cette question doit être adressée à RML

9.2 Quelles sont les raisons qui vous motivent à rester dans un quartier qui vous est hostile?

Cette question doit être adressée à RML

10- Marie-Claude Du Perron

10.1 Ray-Mont a forcé la négociation d'une entente avec la ville à la suite d'une poursuite bâillon. En aucun cas cette conclusion peut être interprétée comme une entente avec les citoyens. Il n'y a aucune acceptabilité sociale pour l'implantation de RML dans MHM.

Pourtant, l'art. 89 soumet les dérogations proposées dans l'entente aux commentaires des citoyen.ne.s. Cette posture place la population dans une situation insoutenable puisque si elle refuse les dérogations, elle expose la ville à la réactivation de la poursuite (373M de fonds publics payés par les contribuables). Comment la vision des commissaires peut restaurer la confiance des citoyen.ne.s, quelle est le réel pouvoir des acteurs dans cette consultation?

Cette question est adressée à l'Office

10.2 Malgré la bonne volonté de la ville pour mettre en place des mesures qui atténueront les nuisances de l'entreprise, ce projet continu d'être incompatible avec le milieu résidentiel et aucune cohabitation ne pourra être harmonieuse sans des concessions majeures de la part de Ray-Mont.

Après avoir participé à plusieurs concertations avec RML et l'arrondissement, notamment aux 6 rencontres du GTT lors desquelles Charles Rayond mentionnait être prêt à faire beaucoup plus que ce que l'entreprise propose aujourd'hui. (Un scénario avait été évoqué afin de déplacer ses rails et celles du CN plus à l'est de la butte actuelle laissant l'entièreté de la friche à l'usage des citoyen.nes).

Je demande donc aux représentants de RML s'il y a une réelle volonté d'entreprendre une véritable réconciliation avec les citoyens sachant que l'entente avec la ville est nettement insuffisante pour calmer la colère d'un fossé qui s'est creusé et qui implique maintenant des concessions beaucoup plus importantes de la part de l'entreprise pour amorcer un début de cohabitation respectueuse de part et d'autre?

En conclusion j'aimerais dire que la consultation ne doit pas viser que l'optimisation du projet de RML, mais surtout l'optimisation de notre milieu de vie. Sans quoi il n'y aura aucun gagnant dans cette entente.

Cette question doit être adressée à RML