

**OCPM**  
**Site Ray-Mont Logistiques - Secteur**  
**Assomption Sud**

**Opinion**  
**par**

**Cassandre Charbonneau-Jobin**

**7 novembre 2024**

Messieurs, madame les commissaires

J'aimerais attirer votre attention à l'effet que les dérogations soumises à la présente consultation doivent impérativement être appréciées à la lumière de la nature et de l'envergure du projet.

#### Nature du projet

Une plateforme de transbordement de marchandises agricoles à des fins d'exportation par navires, constitue une activité portuaire qui, en toute logique devrait se situer à distance raisonnable des quartiers habités. Or, dans le cas qui nous occupe, les habitations sont à moins de 100 mètres du site de Ray-Mont Logistique (RML). De plus, avec la réactivation projetée des voies du CN jouxtant le terrain RML, les activités industrielles ferroviaires se rapprocheront davantage des habitations à l'ouest. Le projet à terme vise la manutention de 15 000 conteneurs, empilés jusqu'à 8 de hauteur, plusieurs centaines de wagons chaque jour, de milliers de passages de camions, le tout 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

#### Envergure du projet

Le choix du site de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve par l'entreprise ne vise qu'à grossir et augmenter son volume d'activités de 400%, le terrain étant 5 fois plus gros que le site de Pointe-Saint-Charles, tout en réduisant sa distance de camionnage, ce qui représente une économie monétaire substantielle de coûts et de temps de transport pour l'entreprise et non une économie de GES de plus de 82% comme l'entreprise l'a maintes fois répété. Ce chiffre présente une vision déformée de la réalité, son calcul étant basé sur le volume de camionnage de 2016 et non sur le volume projeté du projet d'expansion une fois à maturité.

Ajoutons à cela le prolongement routier entre Notre-Dame et Souigny, aux frais des contribuables, qui ne ferait, s'il devait être réalisé, que favoriser l'expansion de l'entreprise et du Port de Montréal au détriment des citoyens.

Certains diront qu'il s'agit d'une critique de type « pas dans ma cour ». C'est faux. La cour est déjà pleine. N'en rajoutons pas davantage par respect pour la santé et le bien-être de la population.

Nous sommes donc en face d'un projet d'une nature difficilement conciliable avec un milieu de vie et qui plus est, gigantesque.

Qu'a proposé l'entrepreneur pour réduire ses nuisances durant les 8 dernières années ?

1. Il a tenté de se soustraire à la Loi québécoise sur la qualité de l'environnement LQE
2. Il a contesté les heures d'opération qui lui ont été imposées par le MELCCFP, soit de 7h à 19h
3. Il a déposé une poursuite contre un règlement de l'arrondissement de la ville sur les nuisances (poursuite suspendue jusqu'au règlement final de la poursuite de 373 millions \$ suite à l'adoption de l'article 89)
4. Il a présenté aux citoyen.nes des plans d'aménagement farfelus incluant des promenades, des bassins pour faire des activités nautiques, mur d'escalade et parc à chien, le tout, avec vue sur un fleuve, mystérieusement débarrassé de la présence du port.
5. Le représentant de RML mentionnait lors de la séance d'information qu'il serait souhaitable d'avoir un canal de communications avec les citoyens. De telles discussions ont déjà eu lieu et n'ont rien donné, l'entreprise n'étant prête à accepter aucun compromis significatif pour la cohabitation. Aucun compromis sur la taille du projet, les heures d'opération, l'emplacement des rails, rien si ce n'est une hypothétique toiture végétalisée. Les citoyen.nes attendent du concret et non des plans farfelus d'aménagements irréalistes et irréalisables.

Par ailleurs, chaque prise de contact avec les citoyen.nes s'est soldée par une récupération et une instrumentalisation par l'entreprise, à son seul bénéfice médiatique. Ayant moi-même participé au groupe de travail thématique sur Ray-Mont Logistiques dans le cadre de l'instance de concertation Assomption-Sud-Longue-Pointe, j'en garde un souvenir amer. L'entrepreneur n'y a participé que pour clamer publiquement qu'il avait écouté la population. Aucun des besoins exprimés n'a été retenu.

6. Exiger que la ville achète la bande CN et réalise un ouvrage anti-bruit pour lequel aucun expert n'a été consulté quant à l'efficacité pour réduire les nuisances sonores et autres.

Le présent exercice de consultation, je le crains, s'apparente à une tentative désespérée de la part de l'entreprise d'obtenir un vernis d'acceptabilité sociale qui n'existe tout simplement pas. En fait foi, l'importante mobilisation citoyenne contre le projet qui perdure sans essoufflement depuis maintenant 8 ans.

### **Les dérogations**

Voilà qui m'amène aux demandes de dérogations soumises à la présente consultation. Considérant que les dérogations ne visent que les besoins spécifiques de l'entreprise et n'apportent aucun bénéfice à la population et ne favorise en rien la cohabitation, je vous demande, respectueusement, messieurs et madame les commissaires, de recommander leur rejet.

L'entente conclue entre la ville de Montréal et RML n'est tout simplement pas assez bonne et doit être révisée si une véritable cohabitation doit exister entre un milieu de vie et une expansion portuaire.

La confiance du public envers nos institutions dites démocratiques en dépend.

Je vous remercie de l'attention et de l'analyse diligente que vous portez déjà au dossier.

Salutations,

Cassandra Charbonneau-Jobin  
Montréalaise et résidente de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

