



Montréal, le 14 novembre 2024

Par courriel

Objet : Consultation publique sur le site Ray-Mont Logistiques – Secteur Assomption Sud – Rectification

Aux commissaires,

À la suite des séances d'auditions des opinions du 12 novembre 2024 sur le site *Ray-Mont Logistiques – Secteur Assomption Sud*, Ray-Mont Logistiques aimerait apporter des rectifications sur certaines opinions formulées par les personnes participantes.

Le tableau disponible aux pages suivantes recense l'ensemble des correctifs proposés afin de rectifier les faits sur les opinions avancées.

Merci de l'attention portée à la présente communication.

Au plaisir,

Séance du 12 novembre 2024 – 13h à 17h

Énoncé	Rectification
<p>Il a été mentionné par Sophie Guinamond que l'entreprise émet du bruit tout le temps, tous les jours.</p>	<p>Il convient de préciser que le site est déjà en activité depuis 2 ans, entre 7h et 19h, et non en tout temps, que le laissent entendre les propos.</p> <p>Ray-Mont Logistiques a mandaté une firme en acoustique afin d'analyser le climat sonore actuel sur le site, de modéliser les niveaux sonores associés aux activités et de faire des suivis de l'impact sonore des activités depuis qu'elles ont débuté, ce qui fut fait. Le climat sonore ambiant du secteur, où sont présents d'autres joueurs industriels, a également été mesuré.</p> <p>Les conclusions sont claires : les activités sont non seulement sous les seuils sonores applicables, mais les conteneurs contribuent même à bloquer les bruits ambiants du secteur. Les modélisations indiquent que les activités présentées dans le cadre du Règlement 89 respecteraient également les normes du MELCCFP hors des heures d'opération actuelles.</p>
<p>Il a été mentionné par Sophie Guinamond que les élévateurs à grains et les camions font du bruit.</p>	<p>Précisons que le site ne possède actuellement pas d'élévateurs à grain. Les analyses du climat sonore et les modélisations confirment que les activités, incluant le déplacement des camions, sont sous les seuils sonores applicables.</p>
<p>Il a été mentionné par Sophie Guinamond que la pollution de l'air va augmenter.</p>	<p>Le terrain de l'entreprise est lourdement contaminé par un siècle d'activités industrielles de son ancien occupant, la Canadian Steel Foundries. Le confinement de l'ensemble du site constitue une exigence du plan de réhabilitation environnementale approuvé par le MELCCFP en 2018. Cette mesure offre l'avantage de mieux contenir la poussière au sol qu'une surface non minéralisée.</p>
<p>Il a été mentionné par Sophie Guinamond, Luc Gallant et la Coopérative P'tit Train de Viauville que Ray-Mont Logistiques prévoit planter 134 arbres alors que 1794 arbres seraient le nombre exigé par le règlement.</p>	<p>Il convient de rappeler que le règlement portant sur le nombre d'arbres à planter est récent et qu'il ne s'applique pas à Ray-Mont Logistiques.</p> <p>Les ajouts proposés dans le cadre de la consultation, incluant les arbres et la végétalisation des toits, sont des mesures de mitigation volontairement proposées par l'entreprise. Il s'agit du maximum de verdissement possible en tenant compte notamment des exigences du MELCCFP pour la réhabilitation environnementale du site (plan approuvé en 2018).</p>

Énoncé	Rectification
<p>Il a été mentionné par Élisabeth Greene que Ray-Mont Logistiques affirme faussement que le déménagement de ses activités à proximité du port va diminuer ses émissions de GES, considérant l'augmentation des activités.</p>	<p>Il convient de rappeler que les camions qui transiteront par le site n'appartiennent pas l'entreprise, mais plutôt à l'ensemble des acteurs de l'industrie du transport et de la logistique, déjà présents sur le territoire.</p> <p>Une étude du Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT) confirme qu'en rapprochant les activités sur le site de la rue Notre-Dame, à quelques mètres du port, Ray-Mont Logistiques pourra réduire de 88 % la distance parcourue par le camionnage du grand Montréal sur les routes locales, en plus de diminuer de 82 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à ses activités. Au final, c'est un tiers du trafic lourd total qui sera retiré de la rue Notre-Dame.</p>
<p>Il a été mentionné par Anaïs Houde que Ray-Mont Logistiques a besoin des dérogations et que le site n'est pas une gare de triage.</p>	<p>La Cour supérieure et la Cour d'appel du Québec ont confirmé la possibilité pour Ray-Mont Logistiques de mener des activités de plateforme logistique intermodale sur son site. Les deux instances ont aussi reconnu l'usage du site en l'assimilant à une cour et gare de triage.</p> <p>Ces jugements, tout comme le permis émis en 2021, confirment que l'entreprise, avec ou sans entente avec la Ville de Montréal et avec ou sans Règlement 89 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - peut exercer ses activités à l'extérieur; - n'a pas l'obligation de construire de bâtiment; - peut construire des voies ferrées; - peut empiler des conteneurs (jusqu'à 8 de haut); - peut construire des équipements mécaniques pour opérer la plateforme.
<p>Il a été mentionné par Anaïs Houde que la construction d'un mur antibruit est nécessaire pour permettre à l'entreprise d'opérer 24h/24.</p>	<p>Il n'existe aucune disposition réglementaire qui impose la construction d'un mur antibruit et l'autorisation ministérielle émise par le MELCCFP en novembre 2022 ne le prévoit pas non plus.</p> <p>Il est par ailleurs impossible de savoir qu'elles seraient les conditions d'une éventuelle autorisation du MELCCFP pour d'autres heures d'opération.</p>
<p>Il a été mentionné par Jean-Félix Chénier que le ministère de l'Environnement permet à l'entreprise de développer son projet par phase pour contourner les évaluations</p>	<p>Tel que précisé par le MELCCFP, les activités de l'entreprise ne sont pas assujetties à la <i>Procédure d'évaluation d'impacts sur l'environnement</i> de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), et ce, sans égard au nombre de phases.</p>

Énoncé	Rectification
<p>environnementales et éviter que le projet soit considéré dans son ampleur.</p>	
<p>Il a été mentionné par Ronald Daignault que le projet n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact environnemental, malgré les demandes des citoyens.</p>	<p>Il convient de rappeler que les activités de Ray-Mont Logistiques ne sont pas assujetties à la <i>Procédure d'évaluation d'impacts sur l'environnement</i> de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).</p> <p>L'entreprise a toutefois obtenu une autorisation ministérielle émise en vertu de l'article 22 de la LQE. Pour émettre cette autorisation, le MELCCFP a analysé la demande et s'est assuré que les activités sont conformes à la LQE, incluant les impacts environnementaux de celles-ci.</p> <p>Soulignons également que l'entreprise a mandaté une firme en acoustique afin d'analyser le climat sonore actuel sur le site, de modéliser les niveaux sonores associés aux activités et de faire des suivis de l'impact sonore des activités depuis qu'elles ont débuté, ce qui fut fait.</p> <p>Les conclusions sont claires : les activités sont non seulement sous les seuils sonores applicables, mais les conteneurs contribuent même à bloquer les bruits ambiants du secteur. Les modélisations indiquent que les activités présentées dans le cadre du Règlement 89 respecteraient également les normes du MELCCFP hors des heures d'opération actuelles.</p> <p>Également, rappelons qu'un plan de réhabilitation environnementale du site a été approuvé par le MELCCFP en 2018 afin de séparer les contaminants du sol de la surface et mis en œuvre par des équipes spécialisées en la matière.</p> <p>Enfin, il convient de rappeler que les activités de plateforme logistique intermodale ont des retombées environnementales positives. Une étude du Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT) confirme qu'en rapprochant les activités sur le site de la rue Notre-Dame, à quelques mètres du port, Ray-Mont Logistiques pourra réduire de 88 % la distance parcourue par le camionnage du grand Montréal sur les routes locales, en plus de diminuer de 82 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à ses activités. Au final, c'est un tiers du trafic lourd total qui sera retiré de la rue Notre-Dame.</p>

Énoncé	Rectification
Il a été mentionné par Nicole Bernier que l'échelle des plans ne semble pas bonne [concernant les limites du terrain].	Après vérifications, les limites des terrains identifiés à la diapositive 9 de la présentation du 16 octobre 2024 (plan 3D et cartes 2D) sont les bonnes. Les limites présentées se basent sur les données ouvertes du cadastre de la Ville de Montréal.
Il a été mentionné par Nicole Bernier que les chemins de fer seront aménagés sur les espaces extérieurs nouvellement aménagés du CHSLD.	Il convient de préciser que le site de Ray-Mont Logistiques n'empiète pas sur la propriété sur laquelle se situe le CHSLD.
Il a été mentionné par Nicole Bernier que tous les chemins de fer devraient être aménagés sur le terrain de l'entreprise.	À l'égard des chemins de fer, certains sont la propriété du Canadien National (CN). Ray-Mont Logistiques n'a pas juridiction sur la localisation de ces chemins de fer.
Il a été mentionné par Isabelle Vigeant que le projet limite les citoyens dans l'utilisation des espaces verts.	Il convient de rappeler que le projet n'affecte pas les espaces verts déjà présents dans le secteur, tels que les boisés Steinberg et Vimont, qui se situent hors des limites du terrain. Ce dernier est sur un site à vocation industrielle depuis plus d'un siècle et qui a toujours appartenu à des propriétaires privés.
Il a été mentionné par Luc Gallant que Ray-Mont Logistiques empêche l'intégration de la friche ferroviaire tout entière au projet de parc-nature.	Il convient de rappeler que la friche en question se situe hors du terrain de Ray-Mont Logistiques. L'entreprise ne peut se prononcer sur les intentions du CN et de la Ville de Montréal à l'égard de ce terrain.

Séance du 12 novembre 2024 – 19h à 22h

Énoncé	Rectification
Il a été mentionné par Dre Cloé Leflot qu'aucune étude d'impact n'a été effectuée sur la santé et sur l'environnement.	<p data-bbox="717 1421 1372 1562">Il convient de rappeler que les activités de Ray-Mont Logistiques ne sont pas assujetties à la procédure d'évaluation d'impacts sur l'environnement de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).</p> <p data-bbox="717 1608 1372 1820">L'entreprise a toutefois obtenu une autorisation ministérielle émise en vertu de l'article 22 de la LQE. Pour émettre cette autorisation, le MELCCFP a analysé la demande et s'est assuré que les activités sont conformes à la LQE, incluant les impacts environnementaux de celles-ci.</p> <p data-bbox="717 1866 1372 1894">Soulignons également que l'entreprise a mandaté</p>

Énoncé	Rectification
	<p>une firme en acoustique afin d’analyser le climat sonore actuel sur le site, de modéliser les niveaux sonores associés aux activités et de faire des suivis de l’impact sonore des activités depuis qu’elles ont débuté, ce qui fut fait.</p> <p>Les conclusions sont claires : les activités sont non seulement sous les seuils sonores applicables, mais les conteneurs contribuent même à bloquer les bruits ambiants du secteur. Les modélisations indiquent que les activités présentées dans le cadre du Règlement 89 respecteraient également les normes du MELCCFP hors des heures d’opération actuelles.</p> <p>Également, rappelons qu’un plan de réhabilitation environnementale du site a été approuvé par le MELCCFP en 2018 afin de séparer les contaminants du sol de la surface et mis en œuvre par des équipes spécialisées en la matière.</p> <p>Enfin, il convient de rappeler que les activités de plateforme logistique intermodale ont des retombées environnementales positives. Une étude du Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d’entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT) confirme qu’en rapprochant les activités sur le site de la rue Notre-Dame, à quelques mètres du port, Ray-Mont Logistiques pourra réduire de 88 % la distance parcourue par le camionnage du grand Montréal sur les routes locales, en plus de diminuer de 82 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à ses activités. Au final, c’est un tiers du trafic lourd total qui sera retiré de la rue Notre-Dame.</p>
<p>Il a été mentionné par Cassandra Charbonneau que 15 000 conteneurs seront manutentionnés sur le site, à terme.</p>	<p>Il convient de rappeler que le site est présentement exploité sur une partie du terrain. Il n’est pas possible de statuer sur la capacité maximale du site.</p>
<p>Il a été mentionné par Cassandra Charbonneau que l’entreprise poursuit le gouvernement afin qu’il décide de revoir les heures d’opérations.</p>	<p>Ray-Mont Logistiques n’a pas poursuivi le MELCCFP parce qu’il lui a demandé de limiter ses heures, contrairement à ce que les propos ont laissé entendre.</p>

Énoncé	Rectification
	<p>Les heures actuelles sont celles qui ont été demandées par l'entreprise préalablement à l'émission de son autorisation actuelle. À la suite de l'émission de son autorisation en novembre 2022, Ray-Mont Logistiques a déposé une demande de modification en décembre 2022 des heures d'opération pour les arrimer à celles de la chaîne logistique du grand Montréal, afin notamment d'éviter le trafic et les émissions de GES associées.</p> <p>Le MELCCFP a refusé d'analyser la demande avant que des données prises durant la première année d'opération soient disponibles. L'entreprise a demandé une révision de ce refus au tribunal administratif au motif qu'il n'était pas nécessaire d'attendre novembre 2023 pour que sa demande soit analysée, car les données étaient probantes.</p> <p>Une entente est intervenue en septembre 2024, soit près de deux ans après le début des opérations, à l'effet que le MELCCFP allait analyser la demande de 2022, notamment parce que le MELCCFP disposait de données pour la première année d'opérations.</p>
<p>Il a été mentionné par le représentant du Parti québécois que RML doit respecter les règlements en place plutôt que d'y déroger.</p>	<p>Il convient de mentionner que RML respecte l'ensemble des règlements applicables à son site et ces activités, tel que confirmé par la Cour d'appel du Québec.</p> <p>Dans le cas de l'article 89 de la Charte de la Ville, rappelons qu'il s'agit d'un outil qui permet la réalisation de projets qui peuvent difficilement être prévus et encadrés dans un règlement de zonage typique. L'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a bien expliqué l'utilité de cet outil à la séance du 16 octobre 2024, pour référence.</p>