

MÉMOIRE

CONSULTATIONS PUBLIQUES DE L'OCPM POUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

PRÉSENTÉ PAR RAY-MONT LOGISTIQUES

26 SEPTEMBRE 2019



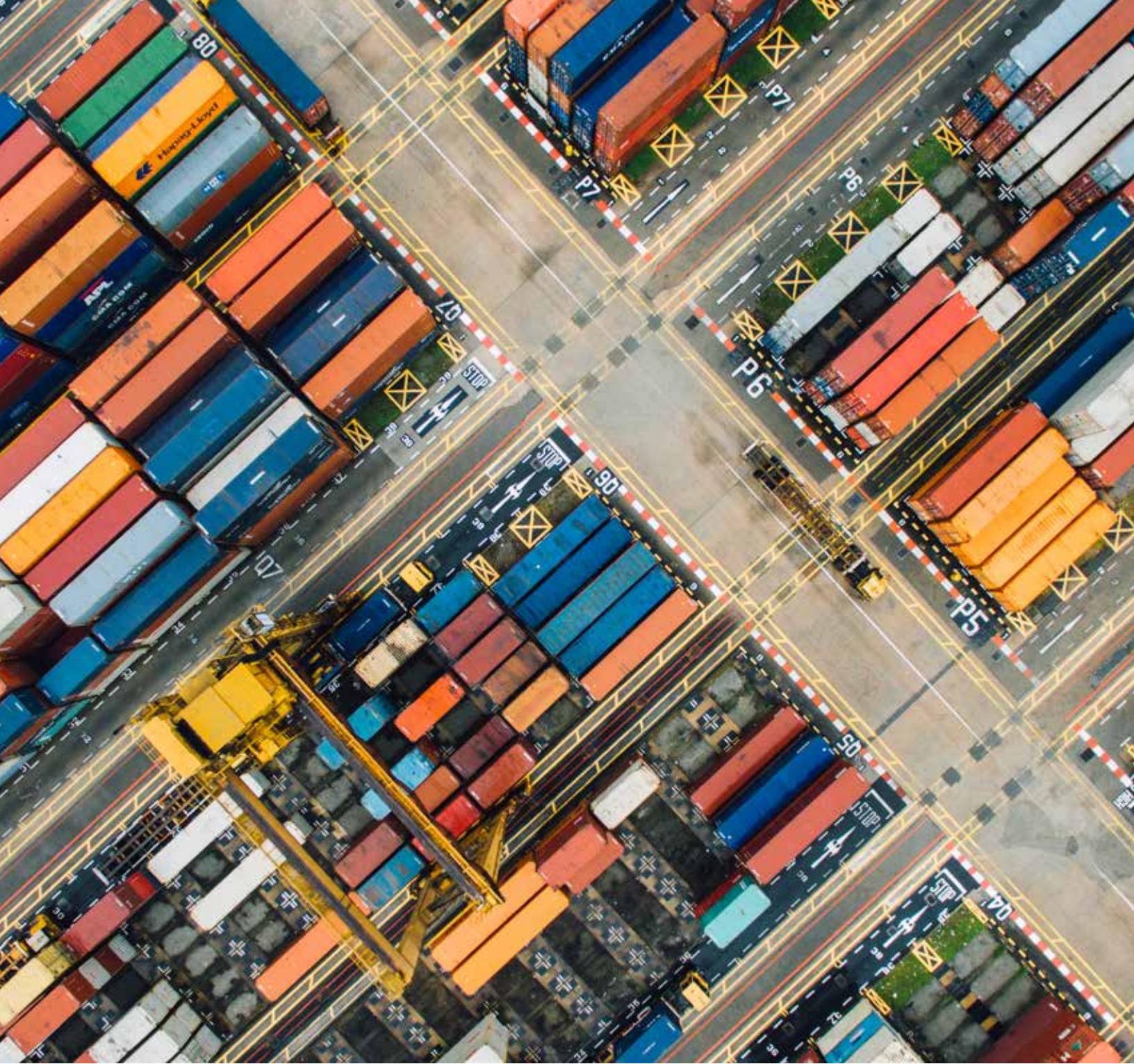


TABLE DES MATIÈRES

Ray-Mont Logistiques 3

Introduction et présentation du site 5

Retombées du changement de vocation du site 8

Conclusion 15

Synthèse des recommandations 16

Références 17



RAY-MONT LOGISTIQUES

L'ENTREPRISE

Chef de file nord-américain en solutions intégrées d'expéditions maritimes conteneurisées, l'entreprise Ray-Mont Logistiques exerce ses activités à Montréal depuis sa fondation en 1992. Spécialisée dans les processus liés à la logistique, au transbordement et à l'expédition de denrées agricoles, Ray-Mont Logistiques fait maintenant rayonner l'expertise montréalaise aux quatre coins du monde.

C'est en misant sur la technologie et l'intelligence artificielle que l'entreprise optimise le déplacement de grains en les expédiant en vrac, en les ensachant et en les conteneurisant afin qu'ils soient transportés et transigés par voies maritimes. Le transport du grain par wagon et conteneur est extrêmement sécuritaire et sanitaire.

L'entreprise possède des certifications crédibles qui démontrent la rigueur avec laquelle elle exerce ses activités:

Certification
ISO 22000:2005

Certification
CIPRS

Certification
Canada Biologique

Certification
USDA Organic

UN PEU D'HISTOIRE

Fondée par François Raymond, l'entreprise familiale a connu une croissance importante lui ayant conféré le statut de joueur dominant dans son marché. À l'époque, l'entreprise comptait près de 30 employés et n'opérait qu'un seul terminal, soit celui toujours existant sur la rue Wellington à Montréal. En 2006, Charles Raymond, fils du fondateur, prend la relève de la direction lors d'une réorganisation corporative et donne un deuxième souffle à celle-ci.

L'ENTREPRISE AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, Ray-Mont Logistiques possède des bureaux au Canada et aux États-Unis et propose une gamme variée de solutions intégrées d'expédition maritime des marchandises conteneurisées dans toutes les régions du monde à partir de tous les ports situés en Amérique du Nord. Toujours basée à Montréal, l'entreprise a également des installations situées à Vancouver et à Prince-Rupert. Avec

plus de 300 employés et près de 100 000 conteneurs transités par année, Ray-Mont Logistiques est l'un des plus gros transitaires de conteneurs maritimes au Canada. L'entreprise est également membre de la supergrappe du gouvernement fédéral en intelligence artificielle: SCALE.AI.



Précisons que le siège social de Ray-Mont Logistiques est implanté dans l'édifice le Nordelec, à Pointe-Saint-Charles et que notre entreprise souhaite s'entourer des projets les plus innovants et contribuer au dynamisme du Sud-Ouest.

VISION, VALEURS CORPORATIVES ET RESSOURCES HUMAINES: UNE SYNERGIE GAGNANTE

Avec la reprise de ses activités et le changement organisationnel, l'entreprise procède à une restructuration complète de son mode de gestion des ressources humaines. C'est à partir des valeurs organisationnelles et humaines du fondateur que tout un plan de gestion des ressources humaines a été élaboré.

VALEURS ORGANISATIONNELLES:
qualité, flexibilité, innovation

VALEURS RESSOURCES HUMAINES:
engagement, attitude, performance

Des mesures de contrôle et de suivis ont été mises en place. Par la suite, des sondages et des audits ont été effectués, puis les indicateurs analysés. Les faits saillants ont révélé que :

- Plus de 92% des employés connaissent les valeurs de l'entreprise et y adhèrent;
- Le taux de roulement du personnel a diminué drastiquement;
- La collaboration entre les employés s'est améliorée de façon notable;
- Le taux de satisfaction de la clientèle a connu une hausse de 87%.

L'entreprise, qui compte aujourd'hui plus de 300 employés, a le vent dans les voiles et souhaite développer de nouveaux marchés.

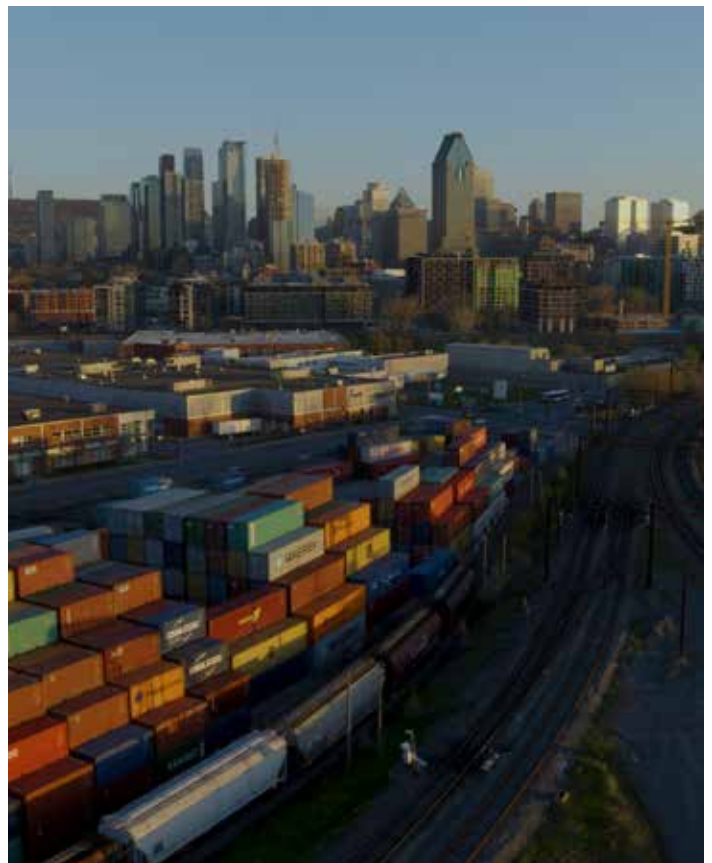


INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DU SITE

LOCALISATION

La propriété sur laquelle nous tenons nos principales activités de manutentions à Montréal se trouve dans l'arrondissement Le Sud-Ouest, au sud du Canal-de-Lachine entre la rue Wellington et la voie ferrée du Canadien National (CN). Elle se situe dans le secteur Bridge-Bonaventure et fait le pont entre les activités industrielles et résidentielles du quartier de Pointe-Saint-Charles.

D'une superficie de cinq hectares, le terrain est principalement utilisé pour la manutention et le transbordement de conteneurs. Une extrémité de la propriété rejoint la rue Bridge. Notre terrain se trouve donc à border l'un des rares accès au reste du secteur Bridge-Bonaventure situé au sud de la rue Wellington. Considérant l'exercice de réflexion que mène la Ville réalisant conjointement avec l'OCPM pour le secteur et la localisation potentielle de la station du REM, il semble donc que notre propriété se trouve à un point stratégique.





PRÉSENTATION ET HISTORIQUE DU SITE

Étant donné sa superficie, son zonage ainsi que son rattachement au réseau ferroviaire, ce terrain fut ciblé depuis longtemps comme un endroit idéal pour y exercer des activités de transbordement. Avant même son acquisition par Ray-Mont Logistiques en 2003, c'est le CN qui en était propriétaire pour y effectuer des activités similaires à celles que nous y opérons présentement. C'est cependant depuis 1996 que Ray-Mont Logistiques fait usage de ce terrain pour y effectuer le transfert intermodal de marchandises reçues par camion ou par wagon vers des conteneurs maritimes. Ces conteneurs sont ensuite envoyés vers la logistique afin de coordonner leur transport routier vers le port. Malgré une superficie considérable du site, la croissance importante que notre entreprise a vécue dans les dernières années a rendu difficile la conciliation de nos activités avec la taille de celui-ci, ce qui nous amena en 2016 à envisager sérieusement des options de réaménagement et même de déménagement.

PRÉSENTATION DES ENJEUX ET NUISANCES ASSOCIÉS À LA PRÉSENCE DE RAY-MONT LOGISTIQUES

Bien que les caractéristiques du terrain et son zonage permettent à Ray-Mont d'y mener de telles activités, le transbordement de marchandises vient inévitablement avec un certain nombre de nuisances que nous avons tenté de limiter au meilleur de notre capacité. Sensibilisés par les facteurs irritants de la communauté, nous avons mis en place différentes mesures d'atténuation visant à réduire les nuisances que nos activités pouvaient représenter. L'aménagement d'un talus paysager, limitant le plus possible les nuisances pour les résidents du secteur, fut l'une des mesures mises en place pour tenter de répondre à cette problématique.

Toutefois, la nature de nos activités et l'emplacement géographique de notre terrain, à distance des installations portuaires, entraînent un transport important de marchandise et de conteneurs maritimes par camion. Cette réalité, multipliée par notre croissance importante des dernières années, augmente inévitablement la présence de transport lourd sur le réseau routier, particulièrement sur les rues Wellington et Saint-Patrick. Ce camionnage rajoute un fardeau considérable aux infrastructures routières et cause également des enjeux de congestion et de sécurité routière dans le secteur. Malgré les mesures mises en place par l'entreprise et ses partenaires, il devient de plus en plus difficile de contrôler les nuisances dans ce contexte actuel, d'où la réflexion d'un déménagement sur un site plus en phase avec notre nouvelle réalité d'affaires.

RENOUVEAU PROGRESSIF DE CE SECTEUR

À l'automne 2017, l'arrondissement Le Sud-Ouest a adopté un Plan d'intervention spécifique pour le secteur de Pointe-Saint-Charles Nord. Le Plan d'intervention présente trois orientations qui font écho au renouveau progressif que connaît le secteur et qui vise à l'encadrer.

Ray-Mont Logistiques appuie les orientations de l'arrondissement, qui s'intéresse notamment aux questions relatives au développement économique et à la qualité de vie de la population présente et future. De plus, la mise en valeur du cadre paysager et l'importance de créer des liens entre l'intérieur du secteur, les abords du canal et les secteurs limitrophes font l'objet de plusieurs propositions d'interventions au plan. Il nous semble en effet que de miser sur la présence du canal, du patrimoine industriel et des vues sur le centre-ville représente une opportunité de premier plan pour le redéveloppement du secteur

et que cette approche s'avère génératrice de valeur pour le quartier.

Pour ces raisons, Ray-Mont Logistiques comprend que le quartier a tout intérêt à se transformer et à laisser place à de grands projets tels que le Hub Clean Tech porté par Cycle Capital management. Le secteur Bridge-Bonaventure, surtout avec l'arrivée prochaine du REM, possède les atouts nécessaires pour se développer suivant les tendances mondiales de quartier de type TOD et des milieux « Live, Work and Play ».

Considérant cela, force est de constater que les activités de Ray-Mont Logistiques cadrent mal avec les activités résidentielles voisines et cette vision de redéveloppement plus diversifiée.

PROJET DE DÉMÉNAGEMENT

Les différents plans gouvernementaux, tels que la Stratégie maritime du gouvernement du Québec ainsi que le plan d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, prévoient une augmentation des exportations par voies maritimes. Or, le potentiel d'expansion du port est actuellement limité par certains facteurs tels que la congestion routière dans le secteur de la rue Notre-Dame. Dans ce contexte, des entreprises comme Ray-Mont seront appelées à jouer un rôle accru afin d'offrir le support logistique nécessaire à l'expansion des activités du port. Malheureusement, notre terrain dans Le Sud-Ouest est actuellement au maximum de sa capacité et ne répond plus à nos besoins.

Devant ce constat, deux solutions s'offrent à nous. Déménager nos activités, ou réaménager notre terrain de l'arrondissement Le Sud-Ouest afin de maximiser son utilisation et de soutenir la croissance de l'entreprise dans les années à venir. Bien que plus coûteuse que le déménagement, cette dernière offre aussi d'autres avantages.

En 2016, la décision a toutefois été prise de prioriser l'option du déménagement. Nous avons donc fait l'achat d'un terrain situé dans le secteur L'Assomption Sud — Longue-Pointe avec l'objectif d'y déménager nos activités de transbordement. En plus de faciliter l'expansion des activités de Ray-Mont et de soutenir la croissance de celles du Port de Montréal, ce déménagement serait bénéfique pour l'Est de Montréal pour différentes raisons. Notamment, pour son apport en matière de développement économique, mais aussi en permettant la revalorisation d'un terrain vacant hautement contaminé. Ce déménagement de nos activités vers l'Est permettrait également de revaloriser avec cohérence notre site de la rue Wellington.

De plus, l'héritage associé au terrain situé dans Bridge

Bonaventure a constamment limité les possibilités pour Ray-Mont Logistiques de se développer et de l'aménager de manière plus moderne. Le déménagement de nos activités représentait pour nous une occasion privilégiée de développer avec les meilleures pratiques en place notre nouveau site dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Un tel développement moderne et audacieux permettrait de réduire considérablement les nuisances auxquelles nous sommes confrontées sur notre terrain dans Le Sud-Ouest.

Afin de financer cette opération, Ray-Mont compte notamment utiliser les fonds provenant de la vente du terrain dans Le Sud-Ouest. La mise en œuvre du plan de déménagement dépend donc de la valeur du terrain. Or, le zonage actuel limite la liste d'acheteurs potentiels à un point tel qu'il serait impossible d'obtenir un prix de vente suffisamment élevé pour financer le déménagement et la décontamination. Un acheteur potentiel, prêt à payer un prix acceptable et ayant formulé un projet qui cadre en tout point avec les orientations de la Ville s'est manifesté, mais le zonage actuel ne lui permet pas de réaliser son projet. Si cette situation devait perdurer, Ray-Mont ne serait pas en mesure de financer son déménagement et viserait plutôt à pérenniser ses activités sur le site de la rue Wellington et, par le fait même, pérenniserait les nuisances qui y sont associées.





RETOMBÉES DU CHANGEMENT DE VOCATION DU SITE

Advenant que Ray-Mont Logistiques choisisse de délaissier sa propriété de Pointe-Saint-Charles pour un site stratégiquement mieux localisé dans la région de Montréal, les retombées seront perceptibles à différentes échelles.

RETOMBÉES À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

Une meilleure cohabitation et mixité des usages

Aujourd'hui, la cohabitation d'usages industriels et résidentiels de part et d'autre de la rue Wellington peut être vécue difficilement par les résidents. Si Ray-Mont Logistiques quitte le quartier et que la Ville l'autorise, la vocation du site pourra changer et accueillir de nouveaux usages qui contribueront au renouveau du quartier et à son dynamisme.

Le remplacement des activités de Ray-Mont Logistiques par des bâtiments d'une tout autre nature participerait à réduire l'intensité des activités de la gare de triage du CN qui se trouve au sud et qui fait l'objet de plaintes fréquentes par les résidents du quartier.

À ce titre, nous croyons que le redéveloppement de ce site et du secteur devrait contribuer à accueillir de nouvelles entreprises et à créer de nouveaux emplois. Ces nouvelles activités économiques devraient être plus compatibles avec les activités résidentielles voisines et pourraient même permettre l'inclusion de nouvelles composantes résidentielles.

Aussi, si notre propriété accueille de nouveaux résidents et des entreprises à fort taux d'emploi, un développement en continuité de la rue Centre participera à consolider cette artère commerciale que l'arrondissement et la population du Sud-Ouest souhaitent plus structurante. Dans l'optique où nous délaissierions le site de Pointe-Saint-Charles, son redéveloppement devrait être encadré par des critères prévus à la réglementation d'urbanisme assurant son intégration dans le milieu et la qualité architecturale



des nouveaux bâtiments. Un redéveloppement permettrait donc d'améliorer le paysage urbain du secteur, de réduire les îlots de chaleur et de mettre en valeur le patrimoine industriel du site.

De plus, notre terrain s'étend sur plus de 500 mètres le long de Wellington et, en raison de la taille et de la forme du site, les camions doivent effectuer des manœuvres sur la rue Wellington pour pouvoir accéder et sortir du site, ce qui entre en conflit avec la piste cyclable de ce côté de la rue et met en danger les cyclistes. De plus, le côté de la rue est actuellement dépourvu de trottoir, ce qui n'est vraiment pas idéal pour les piétons et les usagers du transport en commun qui doivent actuellement attendre dans la rue ou sur notre aire de stationnement. Ces deux genres de situations sont amplement décrites dans le mémoire *Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous* déposé par la Direction régionale de la santé publique dans le cadre de la présente consultation.

Le site envisagé pour notre relocalisation est plus vaste et permettra à la fois les manœuvres sur le site et la mise en place de mesures de mitigations limitant les autres types de nuisances que nos activités peuvent générer. Ainsi, notre relocalisation aurait des impacts intéressants en termes de santé publique pour la Ville de Montréal, car elle permettrait d'éliminer certaines problématiques. L'arrivée de nouveaux usages sera aussi l'occasion de créer une nouvelle relation avec la rue Wellington, de sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes et de mettre en valeur le tracé fondateur de la rue Wellington.

Quartier TOD

En plus de résoudre les enjeux de cohabitation des usages et d'améliorer la qualité paysagère du secteur, un changement de vocation du site contribuerait au développement d'un véritable quartier TOD. En effet, à distance de marche de la future station Bassin

Peel du REM, le site aurait avantage à accueillir une bonne densité de logements et des entreprises à fort taux d'emplois qui pourront tirer pleinement profit de ce nouveau mode de transport structurant. Actuellement, notre terrain est totalement fermé au public. Son redéveloppement favorisera la création de liens piétonniers et cyclables plus directs entre le quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles et la station du REM de l'autre côté de la voie ferrée.

Sécurité et mobilité

Le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord annonce clairement que les nuisances associées au transport de marchandises doivent être réduites. Tel qu'énoncé dans le document déposé par la Direction régionale de la santé publique de Montréal (DRSPM) dans le cadre de la présente consultation, « le transport routier est une importante source d'émissions polluantes détériorant la qualité de l'air et l'environnement.¹ » Cela a un impact direct sur la santé respiratoire, cardiovasculaire, et peut causer des problèmes de sommeil chez la population en plus de contribuer au réchauffement climatique par la production du tiers des émissions de GES mesurées au Québec².

Le document de la DRSPM avance plusieurs pistes de solutions, notamment la diminution du volume de véhicules en circulation, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et déployer des aménagements pour les piétons et les cyclistes.

Le départ de Ray-Mont Logistiques représenterait une diminution considérable de véhicules lourds circulant dans le quartier Pointe-Saint-Charles, notamment sur les rues Wellington, Bridge et Saint-Patrick. Considérant les travaux de la DRSPM, la relocalisation de Ray-Mont Logistiques améliorera par le fait même la sécurité routière et la qualité de l'air dans le quartier. Cela participera aussi à renforcer le sentiment

1 Direction régionale de santé publique de Montréal, *Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous*, mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique *La sécurité routière: ça nous concerne tous!*, 2017, p.11.

2 Idem.

de sécurité des piétons et cyclistes circulant sur ces artères, particulièrement sur la rue Saint-Patrick ce qui facilitera d'autant plus l'accessibilité aux abords du canal. Le long de notre propriété, la rue Wellington n'offre actuellement aucun aménagement piétonnier. Un lien cyclable existe déjà en direction nord, mais il s'interrompt à la rue Condé. Si Ray-Mont Logistiques quitte le quartier et que notre propriété est redéveloppée, les liens cyclables et piétonniers projetés par la Ville à même notre propriété pourront être aménagés et ne seront plus en conflit avec le camionnage.

De plus, à l'angle des rues Bridge et Wellington, le site est le point d'accès vers le secteur du bassin Wellington. Dans le cadre d'une revitalisation à l'échelle du quartier, ce point deviendra hautement stratégique. À cet endroit le viaduc ferroviaire impacte déjà le caractère du lieu et la visibilité. Le traitement judicieux de la propriété à cet angle peut être enrichi de manière à encourager et à assurer des déplacements actifs sécuritaires. Enfin, sur la rue Wellington comme sur la rue Bridge, de futurs bâtiments en dialogue avec la rue participeront à un cadre urbain plus accueillant et sécuritaire.

«L'amélioration de l'accès physique et visuel au canal de Lachine à partir du territoire d'intervention est l'une des aspirations du milieu évoquées dans le cadre du processus consultatif.³»

3 Arrondissement Le Sud-Ouest, Plan d'intervention spécifique, Pointe-Saint-Charles Nord, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine, 3 octobre 2017, p.34.

RETOMBÉES À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

Ce changement de vocation du site, et donc, le déménagement des activités de Ray-Mont, aurait des bénéfices bien au-delà de l'arrondissement Le Sud-Ouest. En effet, nos activités sur notre site actuel de Wellington nécessitent un nombre important de déplacements par camions lourds sur les routes de la Ville. Un des défis de Montréal en tant que métropole est de limiter ce type de camionnage qui représente un poids important sur ses infrastructures routières et amène des enjeux de congestion et de pollution atmosphérique. En plus d'entraîner une dégradation prématurée de la chaussée, les poids lourds causent du bruit, de la pollution et des poussières nuisibles aux résidents. Au Québec, le camionnage contribue d'ailleurs de manière importante aux émissions nationales de gaz à effet de serre (GES).

Montréal dispose de différents outils pour réduire le camionnage sur ses routes. L'un de ceux-ci est de rapprocher les lieux de transport et de logistique des pôles portuaires, ce qui est directement en lien avec le schéma d'aménagement. En effet, en centralisant les activités ferroviaires et portuaires sur un même site, nous réduisons du même coup le camionnage lourd et les déplacements dans la Ville, diminuant ainsi de manière considérable les émissions de CO².

Afin de mesurer l'impact de son déménagement en matière de transport et de lutte aux changements climatiques, Ray-Mont Logistiques a mandaté le réputé *Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport* afin de mener une étude indépendante sur le sujet. Les



résultats de cette étude démontrent que le projet de déménagement de notre entreprise dans le secteur L'Assomption Sud – Longue-Pointe aurait pour effet de réduire considérablement le camionnage lourd à Montréal en plus de contribuer significativement à l'atteinte des objectifs gouvernementaux de réduction des GES.

D'abord, rapprocher les activités de transbordement plus près du Port de Montréal permettrait une réduction de 88 % de la distance parcourue du camionnage lourd sur les routes locales montréalaises. Seulement sur le boulevard Notre-Dame (arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve), ce déménagement viendrait éliminer près du tiers du camionnage lourd total. Dès lors, en plus d'améliorer la durée de vie des infrastructures routières montréalaises, notre changement de site permettrait de diminuer les nuisances liées au transport lourd, notamment en réduisant nos émissions de CO² de 82 %⁴. En contrepartie, le maintien de nos activités sur le site de la rue Wellington mènerait inévitablement à une augmentation du camionnage lourd et à une aggravation des problèmes de congestion, particulièrement dans l'axe de la rue Notre-Dame.

La relocalisation de nos activités aurait donc des impacts concrets sur la qualité de vie des résidents du secteur et du reste de la Ville. De plus, elle contribuerait à l'atteinte des ambitieuses cibles de réduction des gaz à effet de serre de 55 % que Montréal s'est fixée d'ici 2030.

Financement du REM et retombées fiscales

En 2017, l'Assemblée nationale du Québec a adopté la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain* (LQ 2017, c. 17). Cette loi permet à l'Autorité régionale de transport métropolitain par le biais d'un *Règlement* de percevoir une redevance de développement dans un rayon de 1 kilomètre des futurs stations REM⁵. Cette méthode de financement des transports publics est couramment utilisée à travers le monde. Basé sur la prémisse que le transport collectif à haut niveau de service génère un redéveloppement urbain et bénéficie à la valeur foncière, le service de transport est financé à même cette plus-value foncière. Dans le grand Montréal, la redevance à payer s'applique proportionnellement aux superficies construites. Considérant cela, plus notre terrain accueillera un développement dense plus il pourra participer au financement du REM.

4 Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, 2017.

5 ARTM, Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du réseau express métropolitain – Guide d'application, Édition du 8 août 2018.



Si nous maintenons et pérennisons nos activités au site de Pointe-St-Charles, cela revient à retirer la possibilité de redéveloppement de cinq hectares pour lesquels la redevance du REM s'appliquerait.

Dans le même ordre d'idée, les taxes foncières à percevoir sur notre propriété de Pointe-Saint-Charles seraient nettement plus intéressantes pour la Ville de Montréal si le site était plus densément construit. La valeur d'un immeuble est évaluée en fonction de sa localisation, sa superficie, l'âge et l'état des bâtiments qu'on y trouve. Tel que nous l'occupons, l'immeuble a donc relativement peu de valeur, mais un redéveloppement immobilier dense et de qualité en augmenterait la valeur ainsi que les taxes à percevoir pour la Ville.



RECOMMANDATIONS

Une des conditions pour que Ray-Mont Logistiques déménage est liée à la valeur marchande que représente notre propriété dans Le Sud-Ouest. Si son potentiel est amélioré, sa valeur le sera aussi. Il est donc dans l'intérêt de tous, si l'on souhaite voir nos activités relocalisées, que celui-ci présente de bonnes opportunités de développement à court terme. L'augmentation du potentiel de développement repose sur quatre principaux éléments :



I. ZONAGE

Les prescriptions du règlement d'urbanisme et des différents documents de planification dont il découle sont l'un des principaux facteurs pour évaluer le potentiel de développement d'un site. Pour cette raison, et bien que notre mission ne soit pas de revaloriser le terrain que nous occupons, il est important pour nous que le zonage permette un développement optimisé sur le site. Ainsi, nous croyons que les usages divers devraient être autorisés incluant résidentiel, commercial, bureau et équipements et services publics et ce, soutenu par un taux d'occupation du sol et des hauteurs élevées.

Dans une approche de «Live, Work and Play», nous privilégions la mixité des usages et de la densité résidentielle. Cette approche optimise l'accueil de nouveaux résidents et permet de diversifier le type d'emplois présents dans le secteur tout en rencontrant l'orientation de l'arrondissement qui vise à maintenir le pôle d'emplois à l'est de Pointe-Saint-Charles et à en diversifier les activités économiques en privilégiant des créneaux économiques porteurs d'avenir. Il nous apparaît aussi que par sa superficie, notre site serait une opportunité de répondre aux besoins en équipement collectifs du secteur.

Outre une mixité de fonctions, le site doit pouvoir se redévelopper densément et en hauteur, autrement, cela reviendrait à nier le potentiel réel de la proximité

de la station du REM ainsi que des vues vers Montréal et le fleuve qu'offre le site. De plus, les distances séparatrices exigées pour certains usages lorsqu'il y a une voie ferrée grèvent le site ; cette perte d'espace au sol à construire doit être récupérée par des constructions en hauteur.

2. ACCESSIBILITÉ DU SITE

L'accessibilité d'un site, tous modes de transports confondus, est d'une grande importance pour la valeur d'une propriété. En ce sens, Ray-Mont Logistiques soutient la Ville dans sa volonté de favoriser les transports actifs et collectifs et voit d'un bon œil l'aménagement de la station du REM à proximité. Nous encourageons donc la Ville de Montréal, l'arrondissement et la STM à :

- Améliorer la desserte en autobus de Pointe-Saint-Charles et du secteur Bridge-Bonaventure ;
- Développer le réseau actif en assurant des parcours actifs directs et sécuritaires entre le REM et Pointe-Saint-Charles Nord ;
- Créer des liens plus directs vers les quartiers environnants comme le reste de l'arrondissement, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le Centre-Ville via Griffintown ;
- Limiter les impacts de la circulation de transit sur les futures activités qui prendront place dans le secteur.

3. QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS URBAINS

Ray-Mont Logistiques soutient la Ville et l'arrondissement dans leurs initiatives de mise en valeur du domaine public dans le secteur Bridge Bonaventure comme dans le quartier Pointe-Saint-Charles Nord. Il est reconnu que l'investissement sur le domaine public entraîne des investissements privés et la mise en œuvre de nouveaux projets. En partant de ce constat, nous souhaitons que les gouvernements locaux :

- Profitent du repositionnement du secteur pour compléter l'offre de services publics de l'arrondissement (parcs, écoles et services);
- Prévoient des lieux d'appropriation du secteur par la population (agriculture urbaine, activités communautaires, etc.);
- Créent des lieux publics au design soigné et aux ambiances distinctes;
- Prévoient des aménagements qui réduisent les îlots de chaleur.

« D'abord, le concept de mise en valeur repose sur une amélioration des aménagements du domaine public du territoire d'intervention.⁶ »

4. INNOVATION

Ray-Mont Logistiques s'est démarquée dans l'industrie du transport des marchandises grâce à son approche innovante. Nous croyons qu'il en est de même pour les villes. Elles se doivent de se renouveler et d'encourager la recherche et le développement d'idées et de nouvelles technologies sur son territoire si elles veulent réellement soutenir une économie locale prospère.

Ainsi, selon nous, la posture que la Ville de Montréal doit adopter pour renouveler le secteur Bridge-Bonaventure à court comme à long terme implique de considérer l'innovation comme pilier central des projets pour le secteur.

6 Arrondissement Le Sud-Ouest, Plan d'intervention spécifique, Pointe-Saint-Charles Nord, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine, 3 octobre 2017, p.28.





CONCLUSION

Depuis sa fondation en 1992, Ray-Mont Logistiques n'a cessé de croître et de gravir les échelons de son industrie pour se hisser au rang des leaders dans son domaine. C'est en misant sur l'innovation, la technologie et l'ingéniosité de son équipe que l'entreprise peut maintenant se vanter d'être le plus important transitaire de conteneurs maritimes au Canada. Bien que sa crédibilité et son expertise soient maintenant reconnues et en demandent à l'international, c'est à Montréal que se retrouvent encore ses racines. C'est la raison pour laquelle notre entreprise désire continuer d'évoluer dans la métropole et d'utiliser son savoir-faire pour contribuer au succès de celle-ci.

Toutefois, force est de constater que la présence de Ray-Mont dans Le Sud-Ouest ne cadre plus dans la vision préconisée par la Ville de ce secteur et n'aide pas à soulager la congestion sur le réseau routier montréalais. Bien que le terrain actuel puisse être réaménagé, le désir de l'entreprise que sa croissance se fasse en harmonie avec la vision des autres parties prenantes nous a poussés à entamer des démarches plus coûteuses vers un déménagement de nos activités. La Ville de Montréal et l'arrondissement Le Sud-Ouest ont devant eux une occasion puisqu'au

même moment où Ray-Mont Logistiques planifie un déménagement, un acheteur est prêt à reprendre le terrain; une condition essentielle pour financer ce projet. Enfin, vu leurs portées, nous sommes convaincus que les recommandations mises de l'avant dans ce mémoire seront au bénéfice de tous les citoyens montréalais.



SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Enfin, il nous semble au bénéfice de tous que les gouvernements locaux planifient le devenir du secteur Bridge-Bonaventure en considérant les éléments suivants :

- Mettre en place des mesures permettant d'optimiser la valeur des propriétés notamment par une mixité d'usages et une densité et des hauteurs élevées ;
- Soutenir l'innovation et les projets comme le Hub CleanTech porté par Cycle Capital Management ;
- Mettre en place un zonage favorable au développement d'un quartier « Live, Work, Play » ;
- Miser sur la richesse paysagère pour offrir des vues au plus grand nombre par la construction de bâtiments de grande hauteur ;
- Maintenir le secteur d'emplois à proximité des milieux de vie ;
- Profiter de l'arrivée du REM pour développer le réseau de transport actif et développer l'offre de transports collectifs ;
- Maximiser les investissements publics sur l'aménagement du domaine public pour attirer une nouvelle population résidente et des entreprises à haut taux d'employabilité.



RÉFÉRENCES

Arrondissement Sud-Ouest, Plan d'intervention spécifique, Pointe-Saint-Charles Nord, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine, 3 octobre 2017, 54 p.

Autorité régionale de transport métropolitain, Règlement concernant la redevance de transport à l'égard du réseau express métropolitain – Guide d'application, Édition du 8 août 2018.

Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, 2017.

Direction régionale de santé publique de Montréal, Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous, mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique La sécurité routière : ça nous concerne tous!, 2017, 39 p.