



MÉMOIRE

Consultation sur la future Cité de la logistique
Arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve

par rapport à l'implantation des pôles logistiques
de la Stratégie maritime du Québec

**Un projet novateur qui doit ouvrir la voie au développement
durable**

13 février 2017

Rédaction :

Sylvie Bibeau, directrice générale

Comité ZIP Jacques-Cartier
14 115, rue Prince-Arthur, bureau 427
Montréal (Québec) H1A 1A8
514 527-9262
zip_jc@mainbourg.org
www.comitezipjacquescartier.org

Table des matières

PRÉSENTATION	5
INTRODUCTION	6
Mise en contexte	6
LA GESTION DES EAUX PLUVIALES ET DES COURS D'EAU	8
Recommandation 1 : Gérer les eaux pluviales dans une vision de gestion intégrée	9
Recommandation 2 : Réintégrer le ruisseau Molson dans le cœur de la ville	9
L'HARMONISATION DES SECTEURS RÉSIDENTIELS AVEC LE PROJET	10
Recommandation 3 : Désenclaver et améliorer les milieux de vie	11
Recommandation 4 : Favoriser les déplacements sécuritaires des personnes	11
L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET L'IMPLICATION DES COLLECTIVITÉS	12
Recommandation 5 : Viser l'acceptabilité sociale	13
CONCLUSION	14

Présentation

Le Comité de la zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier fait partie d'un réseau de 12 comités ZIP regroupés par Stratégies Saint-Laurent (SSL), dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent. Cette entente, initiée en 1988 par les gouvernements provincial et fédéral, a soutenu la mise en place des comités de concertation dont l'objectif est de favoriser les acteurs de la collectivité à s'engager dans la protection et le développement de leur secteur du Saint-Laurent et de le prendre en charge. C'est ainsi qu'en 1996 est créé le Comité ZIP Jacques-Cartier.

Dès sa création, le Comité ZIP Jacques-Cartier a mis en place le Comité permanent de suivi des eaux usées de Montréal. Les membres procèdent, entre autres, au suivi des travaux sur les ouvrages de débordement, des travaux visant la réduction de la charge polluante à l'effluent, soit la contamination bactériologique et les rejets toxiques, tout comme à la gestion des eaux pluviales.

Dans le cadre de la décontamination du secteur 103 de la zone portuaire de Montréal, le Comité ZIP Jacques-Cartier a mis en place le comité consultatif. Le but était de parvenir à un compromis environnemental autour de la décontamination en favorisant l'implication communautaire. Le succès de cette concertation a été couronné, en 2008, par le prix canadien de l'environnement pour l'implication communautaire dans la restauration et la réhabilitation d'un site.

Suite à ce succès, le Comité ZIP Jacques-Cartier a mis en place la table de concertation aménagement et environnement de la Pointe-de-l'Île afin de mobiliser les acteurs du milieu vers un meilleur aménagement du territoire assurant l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement pour la population de l'Est de Montréal. Le plan d'action, finalisé en 2012, a été remis au Comité de développement de l'Est de Montréal (CDEM) qui, à ce jour, poursuit la réalisation des activités avec tous les acteurs de la collectivité à l'est du boulevard Pie-IX.

En 2014, le Comité ZIP Jacques-Cartier signait une entente avec le gouvernement du Québec afin de mettre en place la Table de concertation régionale du Haut-Saint-Laurent et du Grand Montréal. La mission est de permettre aux différents intervenants régionaux concernés par la gestion des ressources et des usages de leur portion du Saint-Laurent de planifier et d'harmoniser leurs actions afin de contribuer à la gestion intégrée du Saint-Laurent.

Depuis maintenant 20 ans, le Comité ZIP Jacques-Cartier poursuit ses activités de concertation qui ont conduit, entre autres, à la création de la Route bleue du Grand Montréal et de la Plage de l'Est. De plus, des activités de sensibilisation et d'éducation sont réalisées afin de permettre à la population montréalaise de découvrir la biodiversité de leurs cours d'eau.

Introduction

Le développement de la ville de Montréal, vers l'est, a joué un rôle important dans le développement industriel au tournant du siècle dernier. L'Est de Montréal, qui était surtout réputé pour ses lieux de villégiature en rive avec des plages sur le fleuve Saint-Laurent, a vu apparaître des secteurs industriels au fil du temps. La population a assisté à la perte des paysages riverains et aquatiques faisant disparaître la perception d'un environnement insulaire au profit d'un environnement industriel.

L'apport du développement industriel dans l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve a joué un rôle déterminant, d'un point de vue économique, avec la présence du port de Montréal en aval des rapides Sainte-Marie. Des traces de ces industries sont encore observées dans l'arrondissement et le secteur de la future *Cité de la logistique* est en lien avec ces vestiges du passé.

Dans ce premier quart du 21^e siècle, avec toutes les connaissances en matière d'aménagement du territoire et de développement durable dont nous disposons, il est significatif d'intégrer la cohabitation résidentielle et industrielle dans une vision partagée, c'est une responsabilité que les décideurs et les élus doivent assumer.

Mise en contexte

La cohabitation résidentielle et industrielle est une préoccupation importante, elle doit être empreinte de respect ce qui sous-tend une vision partagée, un respect des uns et des autres et une volonté d'avancer ensemble, en tenant compte des préoccupations locales et régionales¹.

Le Comité ZIP Jacques-Cartier considère que la mise en place d'un pôle logistique dans l'Est de Montréal est favorable d'un point de vue économique et peut être un levier important pour améliorer la zone visée en matière d'aménagement du territoire. Le projet de la *Cité de la logistique* est une initiative issue de la Stratégie maritime du Québec 2015-2020² qui vise un développement responsable de toutes les activités reliées au Saint-Laurent par l'implantation des zones industrialo-portuaires. D'ailleurs, des efforts sont mis en place afin d'améliorer la fluidité des transports de marchandises à partir du port de Montréal. L'optimisation de la logistique de transport se traduit souvent par une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) puisqu'elle permet de réduire les déplacements inutiles et/ou inefficaces de marchandises. D'autre part, la Stratégie

¹ Bibeau S. et al. (2009) *Table de concertation aménagement et environnement de la Pointe-de-l'Île, Premier plan stratégique*, 51 pages.

² Gouvernement du Québec (2015) *Stratégie maritime du Québec – La stratégie maritime à l'horizon 2030 – Plan d'action 2015-2020*, 78 pages, ISBN: 978-2-550-73170-2 (format PDF)

maritime du Québec offre l'opportunité de procéder à la décontamination des terrains dans ces zones industrialo-portuaires.

Malgré ces aspects positifs du projet de la *Cité de la logistique*, certains volets importants n'ont pas été abordés à la lecture de la documentation ni lors de la consultation publique du 28 janvier 2017, c'est-à-dire :

- ✓ La gestion des eaux pluviales et des cours d'eau;
- ✓ L'harmonisation des secteurs résidentiels avec le projet;
- ✓ L'acceptabilité sociale et l'implication des collectivités.

Ce projet doit s'inscrire dans une vision de développement durable innovante qui intègre des méthodes novatrices en matières de gestion des eaux, autant pour les eaux pluviales que les cours d'eau. Il doit aussi considérer les zones résidentielles comme partie intégrante du projet et favoriser le désenclavement par des aménagements intégrateurs et sécuritaires tant pour la santé des personnes que pour leur sécurité. Mais pour y arriver, ce projet doit se fonder sur un processus qui favorisera l'acceptabilité sociale et l'implication des collectivités pour améliorer la qualité de vie des résidents, tout en assurant la rentabilité du projet, comme le préconisent la Stratégie maritime du Québec, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal ainsi que le plan de développement durable 2016-2020 de la Ville de Montréal.

La gestion des eaux pluviales et des cours d'eau

Le projet n'aborde pas la gestion des eaux pluviales. La seule mention qui en est faite figure dans le projet de réaliser des aménagements paysagers de verdissement. Pourtant, le projet se veut être exemplaire en matière environnementale. De ce fait, il doit viser les innovations dans la gestion des eaux pluviales. En fait, la *Cité de la logistique*, projet à valeur ajoutée³, doit cibler les meilleures façons de développement en intégrant les pratiques écoresponsables de construction des bâtiments contribuant à la réduction des GES tout en améliorant les pratiques de gestion des eaux pluviales. Récupérer les eaux de pluie est un geste écoresponsable optimisant leur gestion en amont du développement.

Les eaux pluviales ont de tout temps été considérées comme une source de nuisance à l'aménagement des villes. L'égout pluvial a permis de limiter les inondations et de mieux gérer le développement des villes. Par contre, la gestion des eaux pluviales en milieu urbain est devenue problématique avec l'augmentation des surfaces imperméables. De plus, le contexte des changements climatiques fait apparaître la nécessité de modifier nos aménagements afin de limiter et diminuer les impacts sur les milieux récepteurs.

Heureusement, la ville de Montréal peut se permettre de réaliser une transformation dans la gestion des eaux pluviales grâce au projet de la *Cité de la logistique* et soutenu par la Stratégie maritime du Québec. Il s'agit de changer de paradigme en matière de conception du bâtiment et d'aménagement, et les outils existent^{4 5 6}. Ainsi qu'il est énoncé dans le 3^e plan de développement durable de la collectivité montréalaise, il faut *modifier nos façons de faire habituelles [...] pousser vers l'exemplarité, la mise en œuvre des meilleures pratiques ainsi que l'amélioration de la qualité des milieux de vie*⁷.

Le ruisseau Molson, présent sur le site, est encore considéré en tant que *contrainte topographique traitée jusqu'à maintenant comme une irrégularité à nier plutôt qu'à mettre en valeur*⁸. Pourtant, ce ruisseau d'importance dans l'Est de Montréal peut être intégré dans le milieu. Ce secteur de l'arrondissement, étant dépourvu de tout contact avec le fleuve Saint-Laurent, bénéficierait de la présence et d'un accès à un cours d'eau ayant une valeur historique dans le développement de la ville.

³ Mercier Hochelaga-Maisonneuve (2017) *Consultation sur la future cité de la logistique*, 14 pages.

⁴ Conseil du bâtiment durable du Québec «<http://batimentdurable.ca>»

⁵ Société d'habitation du Québec

«http://www.habitation.gouv.qc.ca/la_shq/developpement_durable/references/batiment_durable.html»

⁶ Bédard N. et H. Godmaire (2010) Gestion intégrée des eaux pluviales :

«http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_durable_fr/media/documents/Gestion_integree_eaux_pluviales_Union_st_Laurent_grands_Lacs.pdf»

⁷ Beauchesne N. *et al.* (2016) *Montréal durable 2016-2020 – Ensemble pour une métropole durable*, 43 pages ISBN 978-2-7647-1440-9 (PDF)

⁸ Dufaux F., M. Dufresne et E. Perdriel (2003) *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre-Est*, Service du développement économique et du développement urbain, Groupe Cardinal Hardy, 83 pages.

La gestion des eaux pluviales et le réaménagement du ruisseau Molson offrent l'occasion de gérer les eaux de surface par des aménagements ciblés. Il est important de considérer que la restauration du cours d'eau et la gestion des eaux pluviales contribuent à la lutte aux îlots de chaleur urbains ainsi qu'aux liens entre les fonctions écologiques, le développement des quartiers et la zone industrielle. La réappropriation du cours d'eau peut tirer avantage de la reconquête du développement industriel en donnant de la consistance au concept innovateur du projet.

Un autre aspect qui inspire la restauration et le réaménagement du ruisseau Molson dans le territoire est que la présence d'un cours d'eau, accessible à la population, peut servir d'outil pédagogique pour les écoles et les citoyens en général. À l'instar de plusieurs villes dans le monde, le projet de la *Cité de la logistique*, désirent offrir *une valeur ajoutée* au développement industriel, doit ouvrir le cours d'eau et créer un lien avec le cœur de la ville. C'est, évidemment, un projet ambitieux mais il l'est tout autant que le projet de la *Cité de la logistique*.

Recommandation 1 : Gérer les eaux pluviales dans une vision de gestion intégrée

- 1.1 Agir en amont par l'installation d'un système de récupération des eaux de pluie pour les bâtiments.
- 1.2 Recycler les eaux grises des bâtiments.
- 1.3 Réduire les surfaces imperméables et augmenter les zones végétalisées.
- 1.4 Rediriger les eaux de surface vers le ruisseau Molson par des systèmes de drainage naturel.

Recommandation 2 : Réintégrer le ruisseau Molson dans le cœur de la ville

- 2.1 Restaurer et réaménager le ruisseau dans le but de l'intégrer au projet.
- 2.2 Redonner à la population un accès sécuritaire au ruisseau.
- 2.3 Introduire le ruisseau dans l'histoire du développement industriel du quartier en lien avec le projet.

L'harmonisation des secteurs résidentiels avec le projet

L'implantation de la future *Cité de la logistique* se réalise dans un secteur stratégique de développement industriel en lien avec les activités portuaires. Seulement, ce projet comprend des secteurs enclavés zonés résidentiels. Les résidents de ces secteurs devront vivre dans un milieu où la densité du transport par camionnage augmentera et *ses activités pourront générer des nuisances pour le voisinage (bruit, vibrations, poussières, pollution, odeurs)*⁹. L'incidence de cet effet pourrait avoir des impacts sur la qualité de l'air, de même que des conséquences d'accidents routiers et piétonniers.

L'aménagement du secteur devrait considérer les impacts de l'insécurité routière en élaborant des mesures d'atténuation¹⁰. Le défi que pose le développement industriel dans l'Est de Montréal relève de l'harmonisation des usages du territoire en faisant cohabiter les secteurs résidentiels avec les secteurs industriels¹¹.

Les zones industrialo-portuaires tels que mis de l'avant par la Stratégie maritime du Québec visent aussi à *améliorer la qualité de vie des citoyens et citoyennes que ce soit en lien avec la santé et la sécurité*. De ce fait, ces aspects du projet devraient faire partie intégrante de l'aménagement de la *Cité de la logistique* avec comme objectif de viser l'amélioration des milieux de vie. Un défi se présente d'harmoniser les secteurs résidentiels au projet en ciblant l'innovation.

Les valeurs économiques de l'arrondissement et les conditions de travail pour ses résidents, de même qu'un milieu de vie sain et sécuritaire sont des éléments clés du développement durable qui doivent faire partie intégrante de l'aménagement du projet. Ces conditions démontrent que l'un ne va pas sans l'autre et qu'il est possible d'être une ville du 21^e siècle, ville durable favorisant l'attractivité du territoire par l'insertion de la communauté au milieu de travail. Il existe des méthodes d'aménagement qui favorisent l'inclusion du résidentiel existant dans le développement industriel. Pour ce faire, les zones tampons réalisées par des aménagements paysagers permettent de créer un écran visuel et sonore efficace mais aussi des déplacements sécuritaires. De plus, ces aménagements doivent prendre en considération la qualité de l'air et les polluants atmosphériques occasionnés par le camionnage. Dans ce sens, les mesures visant à favoriser l'augmentation des toitures vertes, la plantation d'arbres à feuilles persistantes, des plantes grimpantes, des jardins et des parcs contribuent à augmenter la qualité de l'air et ainsi améliore le milieu de vie.

^{9 9} Mercier Hochelaga-Maisonneuve (2017) *Consultation sur la future cité de la logistique*, 14 pages.

¹⁰ Morency P. et MS. Cloutier (2006) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)*. Cartographie pour les 27 arrondissements - Rapport synthèse, 4 pages.

¹¹ Bibeau S. et al. (2009) *Table de concertation aménagement et environnement de la Pointe-de-l'Île - Premier plan stratégique*, 51 pages.

Le projet de la *Cité de la logistique* permet d'innover en matière de déplacement. Il est possible de ne plus mettre en opposition les déplacements des personnes et la circulation routière¹². Effectivement, la zone industrielle n'est pas indépendante du milieu urbain et résidentiel. Donc, l'aménagement du territoire doit aussi favoriser l'ouverture à des besoins de plus en plus observables dans les populations urbaines, par exemple l'intégration de pistes cyclables et la traversée facile et sécuritaire de la rue pour les piétons.

Enfin, le territoire ciblé par le projet possède des bâtiments historiques qui font partie du patrimoine. Il est important de conserver ces liens avec le passé industriel de l'Est de Montréal. Ils méritent d'être sauvegardés, tout comme le ruisseau Molson, et intégrés à la vision de la *Cité de la logistique*. Faire le lien entre le passé et l'avenir de ce secteur industriel permet d'arrimer la relation entre les secteurs résidentiels et industriels.

Recommandation 3 : Désenclaver et améliorer les milieux de vie

- 3.1 Aménager des zones tampons entre les zones résidentielles et les zones industrielles.
- 3.2 Favoriser l'implantation des toitures vertes pour les nouveaux bâtiments contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air.
- 3.3 Préserver et restaurer les bâtiments historiques pour l'héritage industriel de l'Est de Montréal.
- 3.4 Intégrer le réseau cyclable dans le projet pour les déplacements des personnes qui se rendent au travail et améliorer les liens cyclables de l'Est de Montréal.

Recommandation 4 : Favoriser les déplacements sécuritaires des personnes

- 4.1 Aménager les rues de manière à faciliter le transport actif et intégrer des mesures visant la sécurité des déplacements, par exemple élargir les trottoirs et réduire le nombre de voies.
- 4.2 Améliorer les intersections en favorisant des arrêts sécuritaires des véhicules et offrant une visibilité des piétons qui traversent.
- 4.3 Réaliser des aménagements paysagers qui permettent aussi des déplacements sécuritaires.

¹² Poulin et al. (1997) *La gestion des corridors routiers – aménagements routiers dans la traversée des agglomérations*, Ministère des Transports du Québec, 140 pages, ISBN 2-550-32161-8

L'acceptabilité sociale et l'implication des collectivités

La Stratégie maritime vise l'acceptabilité sociale et l'implication des collectivités et fait partie des grandes orientations permettant d'améliorer la qualité de vie des résidents et de diminuer leur isolement.

Effectivement, les activités portuaires éloignent la population du cours d'eau, dans ce cas-ci, le Saint-Laurent, et apportent une image négative ce qui entraîne *un fort rejet social*¹³. Selon Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves, il est crucial pour les villes portuaires et leurs communautés d'éviter le clivage social et pour y parvenir on doit viser l'intégration du projet dans le milieu en tenant compte de l'acceptabilité sociale. La gestion intégrée du Saint-Laurent implique un processus de concertation pour une meilleure harmonisation et utilisation des ressources dans une optique de développement durable. Cette perspective implique que le projet de la *Cité de la logistique* doit dépasser la consultation pour s'engager dans un processus de concertation afin d'harmoniser le développement industriel et résidentiel du quartier.

Lors de la consultation sur la future *Cité de la logistique* tenue le 28 janvier 2017 dans l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, la mobilisation citoyenne a démontré qu'il y a réellement une volonté de participer aux décisions concernant l'aménagement et le développement de ce milieu de vie. Il est important d'offrir un espace de dialogue qui permettra de prendre en compte les craintes exprimées et les incidences négatives des impacts du projet de la *Cité de la logistique* sur le milieu urbain. Les citoyens et les groupes communautaires, grâce au développement social, sont maintenant outillés pour s'impliquer dans le développement de leur communauté. Plusieurs lieux s'offrent à la collectivité de participer et de contribuer à l'amélioration de leur cadre de vie.

L'émergence de la prise de parole de cette collectivité et son renforcement des capacités d'organisation en termes de gouvernance locale et régionale révèlent que celle-ci est désireuse, et en mesure, de participer au développement de son territoire¹⁴. Les moyens mis en place pour engager la communauté dans l'amélioration de son environnement légitiment sa présence dans un processus de concertation pour le projet de la *Cité de la logistique*. La concertation implique une collaboration des acteurs conduisant à la convergence au lieu de la divergence. La consultation et la concertation visent à faire naître le dialogue, la négociation et à trouver des solutions¹⁵.

¹³ Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves (2016) *Un observatoire international – Le cas pratique - Le fleuve Saint-Laurent*, session du 18 – 21 avril 2016 – Montréal.

¹⁴ Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (2011) *Nos territoires : y habiter et en vivre! Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoire 2011-2016 – un plan pour le Québec*, 72 pages et annexes.

¹⁵ Beauchamp A. (1997) *Environnement et consensus social*, Les Éditions l'Essentiel inc., 141 pages.

Tous et chacun ont un rôle à jouer dans le développement de leur communauté, de leur environnement et de leur secteur économique. Il est donc essentiel que la société civile participe à bâtir le milieu de vie des citoyens.

Le Comité ZIP Jacques-Cartier croit qu'il est possible d'établir un juste équilibre entre les besoins économiques et l'amélioration de la qualité de vie des résidents des quartiers de l'est de Montréal. Une meilleure trame urbaine permettrait de freiner l'exode urbain de ces quartiers tout en augmentant la valeur foncière du secteur.¹⁶

Recommandation 5 : Viser l'acceptabilité sociale

5.1 Éviter le clivage entre le développement industriel et le milieu de vie par la mise en place d'un processus de concertation impliquant tous les acteurs du milieu.

¹⁶ Comité ZIP Jacques-Cartier (1997) *Le plan d'action et de réhabilitation écologique – Pour un fleuve vivant en milieu urbain*, Environnement Canada et Ministère de l'Environnement et de la Faune Québec, 112 pages et annexes.

Conclusion

Depuis 1996, le Comité ZIP Jacques-Cartier s'emploie à concerter les acteurs de la société civile à assurer le développement de leur secteur du fleuve Saint-Laurent, à le protéger et à le prendre en charge. Le projet de la *Cité de la logistique*, ou zone industrialo-portuaire, est issu de la *Stratégie maritime du Québec 2030 et de son Plan d'action 2015-2020*¹⁷. Et de ce fait, le projet doit viser un développement responsable de toutes les activités reliées au Saint-Laurent. Ce pôle logistique offre un avantage économique pour l'Est de Montréal et est en lien avec les activités portuaires. D'ailleurs, différents efforts sont déployés dans le secteur afin d'améliorer les déplacements et de réduire les émissions de GES émis, principalement, par les camions en transit.

Cependant, le projet de la *Cité de la logistique* n'aborde que le volet économique et perd de vue les aspects visant un développement respectueux du milieu de vie. De plus, le territoire ciblé par ce projet est situé dans un milieu fortement urbanisé qui est déjà hypothéqué par la succession des différentes époques industrielles. Des efforts inhabituels mais sensationnels doivent être considérés pour en faire un projet sérieux de développement responsable.

Parmi les éléments à considérer, le projet doit revoir la gestion des eaux pluviales en amont par des mesures ciblant la conception des bâtiments et par des aménagements redirigeant les eaux de surfaces vers le ruisseau Molson. D'ailleurs, ce ruisseau, un des derniers cours d'eau à ciel ouvert dans l'Est de Montréal, doit être conservé et restauré afin de l'intégrer dans le projet. De plus, ouvrir ce ruisseau à la population justifie à lui seul un doux lien avec les montréalais et le fleuve Saint-Laurent.

D'autre part, il est nécessaire que le projet soit en harmonie avec les secteurs résidentiels. C'est la vision que la ville de Montréal et le gouvernement du Québec se sont donnée dans leur optique de développement et d'aménagement du territoire. Ce projet doit s'inspirer des acquis réalisés en termes d'intégration des milieux industriels dans les milieux de vie. Différents moyens permettent d'assurer un lieu sain, sécuritaire et enrichissant pour toute la communauté.

Enfin, il est indéniable que la communauté s'intéresse à son milieu de vie et souhaite s'impliquer dans l'amélioration de celui-ci. Heureusement, des outils existent facilitant la concertation entre les différents intérêts lorsque survient un projet de cette envergure. Ainsi qu'il est mentionné en introduction, nous vivons à une époque où il existe une panoplie de connaissances en matière d'aménagement du territoire et de développement durable et il est manifeste que la volonté d'intégrer la cohabitation résidentielle et industrielle dans une vision partagée, c'est une responsabilité que les décideurs et les élus doivent assumer.

^{17 17} Mercier Hochelaga-Maisonneuve (2017) *Consultation sur la future cité de la logistique*, 14 pages.

