



RAY-M NT

MÉMOIRE
CONSULTATION SUR LA FUTURE
CITÉ DE LA LOGISTIQUE

13 FÉVRIER 2017



CONSULTATION SUR LA FUTURE CITÉ DE LA LOGISTIQUE

CHARLES RAYMOND
RAY-MONT LOGISTIQUES

13 FÉVRIER 2017

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Charles Raymond', is written over a faint, light blue grid background.

TABLE DES MATIÈRES

1. RAY-MONT LOGISTICS
2. LA NÉCESSITÉ DE S'INSCRIRE DANS UN ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PLANIFIÉ ET NON IMPROVISÉ
3. LA CITÉ LOGISTIQUE : UNE POSITION STRATÉGIQUE QUI REMPLIT LES CONDITIONS DE SUCCÈS
4. UN SITE INTÉGRANT LES PLUS HAUTS STANDARDS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
5. UN ENVIRONNEMENT SAIN POUR LES TRAVAILLEURS ET LES RÉSIDENTS DU QUARTIER
6. UN SITE FAVORISANT LA VIE DE QUARTIER
7. CONCLUSION

1. RAY-MONT LOGISTIQUES

L'ENTREPRISE

Chef de file nord-américain en solutions intégrées d'expéditions maritimes, 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 des légumineuses, de céréales, de lentilles et de grains variés de grade supérieur et primaire, Ray-Mont Logistiques fait maintenant rayonner l'expertise montréalaise aux quatre coins du monde.

En effet, que ce soit des lentilles, des pois chiches ou des grains de toutes sortes, l'expertise de l'entreprise permet d'amener une valeur ajoutée aux grains en les expédiant en vrac, en les ensachant et en les conteneurisant pour qu'ils soient transportés et transigés par voies ferroviaires et maritimes.

UN PEU D'HISTOIRE ET... D'AUDACE

Fondée par François Raymond, l'entreprise familiale a connu une croissance lui a conféré le statut de joueur important dans son marché. Toutefois, certaines difficultés apparaissent au début des années 2000. C'est en pleine crise en 2006 que Charles Raymond, fils du fondateur, prend la direction. Dès avril 2006, les banquiers et le syndic s'apprêtaient à liquider les actifs.

26 ans, récemment diplômé en ingénierie, Charles Raymond a misé sur toutes ses économies et sur tous les prêts offerts aux nouveaux finissants pour donner un dernier souffle de vie à cette entreprise, ou lui-même a travaillé du balai au tracteur en passant par tous les autres postes, dès l'âge de 15 ans.

Or, en 2006, depuis plus de cinq ans, l'employé de cour, étudiant en ingénierie et bon complice de tous ses collègues, imaginait des solutions tout en préparant un registre des solutions qui pourraient assurer la survie de l'entreprise. Sauf que, comme dans la majeure partie des entreprises familiales, l'adhésion de la direction à des solutions « innovantes » est souvent teintée par des paramètres qui relèvent plus de la dynamique familiale que de la gestion objective des enjeux d'affaires.

Ainsi, à son arrivée à la présidence, en y mettant toutes ses économies personnelles et ses nouvelles dettes, lorsque le « butin » fut compté; 100 000\$. Ray-Mont Logistiques avait 2 semaines d'espérance de vie. À la croisée des chemins, c'est un plan audacieux, transparent et décisif que le jeune président a présenté. Déterminé et en mode solutions, il a su convaincre à la fois les banquiers et les clients de miser à nouveau sur Ray-Mont Logistiques. Pari remporté. En plus de redresser l'entreprise, il réussira déjà en 2008 à établir un nouveau terminal à Vancouver. Vision de développement du jeune président qui se matérialisera par plus de 8000 conteneurs qui auront transigé à Vancouver dès la première année.

IL N'Y A PAS QUE LES CHAMPS DE GRAINS QUI CONNAISSENT LA CROISSANCE...

Alors qu'au moment des pires difficultés de l'entreprise, 40 employés avaient dû être mis à pied, dès la première année sous la nouvelle administration, Ray-Mont Logistiques a recommencé à embaucher pour terminer l'année en ayant quadruplé le nombre d'employés.

Sous la gouverne de Charles Raymond, Ray-Mont Logistiques connaît une formidable croissance et passera d'un chiffre d'affaires de 7 à 60 millions de dollars (M\$) en moins de 5 ans. (2011)

Aujourd'hui, Ray-Mont Logistiques a 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 ainsi qu'au Mexique. Le site actuel de l'entreprise ne répond plus à ses besoins et génère des impacts environnementaux plus importants que le site envisagé.

VISION, VALEURS CORPORATIVES ET RESSOURCES HUMAINES : UNE SYNERGIE GAGNANTE

Avec la reprise de ses activités à un rythme inespéré, l'entreprise a dû procéder 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 fut élaboré.

VALEURS ORGANISATIONNELLES	VALEURS RESSOURCES HUMAINES
Qualité	Dévouement
Flexibilité	Attitude
Innovation	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;
- Une diminution drastique du taux de roulement du personnel;
- Une amélioration notable de la collaboration entre les employés;
- Une hausse de 87% du taux de satisfaction de la clientèle;

L'entreprise compte aujourd'hui plus de 185 employés. Elle a le vent dans les voiles et est prête plus que jamais à développer de nouveaux marchés.

LE MARCHÉ LE CANADA

Le Canada est un chef de file mondial de la production et de la vente de légumineuses : il arrive au premier rang pour les lentilles et les pois, et exporte ses légumineuses dans 132 pays :

En 2015, la valeur des exportations de légumineuses et de cultures spéciales du Canada s'est établie à plus de 4,4 milliards de dollars et Statistique Canada prévoit une hausse de la production de légumineuses, plus particulièrement :

- « Pour 2015-2016, Statistique Canada estime que la production de pois secs au Canada bondira de 44 % par rapport à 2014-2015, pour s'établir à un sommet de 4,6 Mt. »
- « Pour 2016-2017, Statistique Canada estime que la production de lentilles augmentera de 36 % pour atteindre 3,2 Mt, la plus importante récolte de lentilles de l'histoire au Canada. »
- « En 2015-2016, les exportations de pois chiches canadiens ont presque doublé par rapport à l'année précédente, pour atteindre 150 kt, soit la plus importante exportation depuis 2000-2001. »

Source : http://www.agr.gc.ca/resources/prod/doc/misb/mag-gam/fco-ppc/fco-ppc_2016-09-01-fra.pdf

LE MONDE

Les exportations canadiennes de légumineuses sont principalement à destination de l'Inde, du Bangladesh, de la Turquie, de la Chine, des États-Unis et de l'Union européenne. En 2015, les exportations de légumineuses au Canada ont représenté 4.2 milliards de dollars. Le pays est au premier rang mondial pour la production et la vente de lentilles et de pois[6] avec la Saskatchewan (79%) et l'Alberta (16,2%)[7] comme principales provinces productrices. Ainsi, cette réalité a amené Ray-Mont Logistiques à développer ses activités avec une vision pancanadienne, avec des terminaux à Montréal et à Vancouver.

POSITIONNEMENT DE RAY-MONT LOGISTIQUES

Dans ce marché majeur de l'économie canadienne, Ray-Mont Logistiques se démarque par son statut de pionnier en transbordement et en conteneurisation maritime des légumineuses de grade supérieur. Le développement du Pôle de la logistique permettrait à Ray-Mont Logistiques de consolider son statut de leader à l'international en augmentant sa compétitivité grâce à une optimisation de ses processus de gestion et une augmentation de l'efficacité des opérations de l'entreprise.

La stratégie maritime du gouvernement du Québec répond se positionne sur plusieurs impératifs; dotée d'un budget d'environ 9 milliards de dollars et d'une vision étalée jusqu'en 2030, elle a pour objectif de stimuler une croissance durable de l'économie québécoise et d'encourager la création d'emplois. Elle souhaite notamment développer des zones industrialo-portuaires et favoriser la synergie entre les entreprises à proximité tout en gardant en tête des objectifs économiques, sociaux et environnementaux clairs, dans une vision de développement durable. Ray-Mont Logistiques est une des entreprises qui s'insère dans les orientations et les objectifs de la stratégie maritime du Québec.

Dans ce cadre, le Grand Montréal se positionne comme une plaque tournante inestimable du transport et de la logistique en Amérique du Nord de par sa location géographique, son dynamisme et la présence d'entreprises de calibre international dans plusieurs secteurs d'activité. La Métropole met également de l'avant des valeurs et des objectifs clairs et audacieux en matière de développement durable depuis maintenant de nombreuses années. C'est dans cet environnement que le futur Pôle de la logistique a la possibilité s'ancrer et devenir un nouvel acteur dans le secteur des transports et de la logistique de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

« La localisation à proximité d'un port représente un réel avantage comparatif, sur lequel s'appuie un grand nombre d'entreprises, notamment celles du secteur manufacturier. Ces territoires névralgiques sont essentiels à la vitalité économique du Québec. »[3] Le Grand Montréal compte près de 6 300 entreprises liées au transport et à la logistique qui emploient 122 000 personnes pour des retombées annuelles de 4.3 milliards de dollars pour Montréal[4]. Ray-Mont Logistiques contribue significativement à ces retombées économiques.

QUELQUES CONSTATS

À la suite de la consultation publique tenue le 28 janvier dernier et initiée par l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, certaines préoccupations ont été soulevées par les citoyens et les différents acteurs du milieu.

Ray-Mont Logistiques tient à répondre directement à ceux-ci au meilleur de leur connaissance afin d'illustrer une ouverture face à l'intégration de l'entreprise au sein de la communauté.

PRÉOCCUPATIONS DES CITOYENS	PROPOSITION DE RAY-MONT LOGISTIQUES
Un cadre réglementaire insuffisant	Ray-Mont Logistiques souhaite travailler en coopération avec les intervenants municipaux et un éventuel comité citoyens afin d'intégrer des normes élevées de développement durable.
Une forte amplification du camionnage et la possibilité et le manque de suivi pour les plaintes concernant les camionneurs fautifs	Ray-Mont Logistiques a sa propre flotte de camions et ce projet permet de réduire significativement l'impact négatif du camionnage. Un mandat a été donné à un centre de recherche afin d'évaluer l'évolution de l'impact et le résultat a corroboré cette diminution d'impacts négatifs.
Une amplification du bruit	Ray-Mont Logistiques souhaite intégrer un design architectural et végétal qui permet d'avoir un meilleur contrôle des nuisances sonores
Un aspect visuel disgracieux	Ray-Mont Logistiques souhaite un pôle ouvert intégrant des normes esthétiques architecturales élevées.
La nuisance due à la forte présence de poussières	Ces nuisances sont temporaires : elles sont dues au remblayage du site afin de le décontaminer pour en faire un environnement sain. Tous les moyens pour réduire les nuisances seront mis en oeuvre.
Le site a un passé historique, le Pôle de la Logistique viendrait l'effacer, comme l'ancien noyau villageois détruit précédemment. De plus, le terrain de Ray-Mont Logistiques a un grand potentiel de commémoration.	Ray-Mont Logistiques souhaite travailler dans ce sens : en développant différents partenariats académiques, le site pourrait devenir un lieu de commémoration intégrant un parcours ludique et d'apprentissage.
Le développement du Pôle de la logistique risque de faire diminuer la valeur foncière des propriétés adjacentes	Ray-Mont Logistiques souhaite développer un site innovant et tourné vers le développement du quartier en s'assurant de la meilleure intégration possible tout en offrant des espaces, autrefois inaccessibles, ouverts à la population.
Le site devrait intégrer des normes élevées de développement durable, notamment concernant les eaux de ruissellement	Ray-Mont Logistiques a pour valeur l'innovation et souhaite développer son site dans ce sens en développant des installations Net-Zéro et en énergie.
Une piste cyclable a été développée à proximité. L'augmentation du camionnage risque d'aller à l'encontre de la sécurité des utilisateurs du transport actif	Ray-Mont Logistiques souhaite créer, par ses aménagements, un lien avec le quartier que ce soit par la prolongation de la piste cyclable à travers le pôle, mais également l'intégration de circuits de promenade.
Le Pôle de la logistique devrait être un levier de développement positif du quartier	Ray-Mont Logistiques souhaite travailler en collaboration avec tous les acteurs afin de développer un site avec les plus hauts standards afin qu'une réelle cohabitation avec le quartier et ses résidents soit mise sur pied.

2. LA NÉCESSITÉ DE S'INSCRIRE DANS UN ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PLANIFIÉ ET NON IMPROVISÉ

Gaia QC inc. a acheté le lot le 15 janvier 2016 après avoir procédé à une vérification diligente exhaustive concernant les aspects majeurs de décontamination et l'encadrement réglementaire du site. Depuis cet achat, plusieurs éléments majeurs d'opération ont tout simplement disparu de l'encadrement réglementaire (entreposage extérieur, transbordement). Ces acquis réglementaires, qui ont nécessairement joué en faveur de l'acquisition de ce terrain, ne sont plus permis. Ainsi, si ces éléments cruciaux ont disparu, cette fragilisation pourrait faire hésiter d'autres entreprises à s'installer dans le secteur. La perception d'improvisation face aux outils d'encadrement est forte auprès des citoyens et des entreprises du secteur.

Depuis 2014, l'arrondissement n'affiche pas une vision forte du développement du secteur. Ce flou créé donc que des inquiétudes et a pour conséquence de mobiliser les citoyens contre la Cité de la logistique dans son ensemble et de créer une certaine méfiance envers tout ce qui a trait à ce projet, pourtant bénéfique pour le secteur. La forte présence citoyenne à la consultation publique du 28 janvier dernier et leurs diverses interventions, traduisent cette inquiétude de la population.

Ray-Mont Logistiques souhaite collaborer avec l'arrondissement et la population, et non se positionner en réaction aux contraintes réglementaires, qui se font de plus en plus importantes et menacent la faisabilité des activités projetées de l'entreprise sur sa propriété. Il est important pour Ray-Mont Logistiques, dans la perspective d'établir un projet durable dans l'arrondissement, qu'un espace de discussion soit créé entre le voisinage de la Cité de la logistique et les entreprises qui y sont ou y seront établies. Des tables de concertation pourraient notamment être mises en place afin que le projet de Ray-Mont Logistiques ne soit pas considéré comme une nuisance pour les résidents, mais comme un partenaire de leur milieu de vie.

Il est important pour la Cité de la logistique que les citoyens et les entreprises soient réunis à une table de concertation, organisée et légitime, plutôt que d'imposer des contraintes de plus en plus rigides à une industrie qui risque de ne plus voir l'intérêt de s'établir dans le pôle. Ray-Mont Logistiques souhaite créer une relation gagnant-gagnant avec le milieu, un contrat social dans lequel les intérêts de tous convergent. La rigidité accrue du cadre réglementaire ne le permet pas. Elle apparaît injustifiée, improvisée et particulièrement inadéquate avec la problématique, en plus de ne pas poser les bases d'une relation de collaboration et de respect mutuel.

Une table de concertation semble être l'option la plus appropriée pour dialoguer avec les résidents et amener le projet de la Cité de la logistique à un autre niveau, contrairement à la multiplication de contraintes réglementaires. L'intérêt de tous passe par un cadre réglementaire souple, planifié et cohérent, adapté aux réalités de l'industrie, tout en répondant aux exigences d'une cohabitation harmonieuse et concertée avec le milieu.

3. LA CITÉ DE LA LOGISTIQUE : UNE POSITION STRATÉGIQUE QUI REMPLIT LES CONDITIONS DE SUCCÈS

En 2015, le gouvernement du Québec a mis de l'avant la Stratégie maritime, qui prévoit la création de pôles logistiques dans la grande région de Montréal. Un pôle logistique se définit tel qu'un parc industriel multimodal où sont regroupés des entreprises et des centres de distribution qui réalisent des activités logistiques permettant aux marchandises de transiter de manière efficiente autant sur le marché national que sur le marché international (Gouvernement du Québec, 2015).

Le site proposé pour la future Cité logistique présente une position stratégique, qui lui confère de nombreux avantages favorables à sa future vocation:

- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent,
- Proximité avec plusieurs infrastructures majeures :
 - Le Port de Montréal, qui occupe la totalité de la berge du Fleuve
 - Les voies ferrées du CN au niveau de l'ancienne gare de triage permettent quant à elles des liaisons avec le reste du continent nord-américain.
 - La rue Notre Dame est un accès important au centre-ville à partir des portions Est de Montréal, autant sur l'île (Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou) que sur les rives nord (Repentigny, Terrebonne, Laval) et sud (Boucherville, Sainte-Julie)
 - À l'est, un accès à l'autoroute 25 et le pont-tunnel Louis Hippolyte-La Fontaine qui connectent le quartier au réseau autoroutier québécois

Ray-Mont Logistiques a donc choisi ce haut lieu stratégique pour localiser ses activités.

En déménageant ses activités plus près du Port de Montréal, cela allège l'utilisation du réseau routier et crée de nouvelles routes de distribution plus efficaces et ayant moins d'impacts sur l'environnement et les infrastructures urbaines.

En effet, ce nouveau site permet de réduire considérablement les mouvements de camions : actuellement, plus de 600 voyages en camions/jour passent par l'axe Notre-Dame.

Cette relocalisation représente donc 100 000 déplacements de moins par an sur la rue Notre-Dame.

Ray-Mont Logistiques implantera un processus de monitoring de ses impacts environnementaux. Déjà, la réduction des émissions de gaz à effet de serre sera importante puisque la distance à parcourir sera de moins d'un kilomètre. D'autre part, un allègement important de la circulation routière sur la rue Notre-Dame, déjà à saturation.

Dans ce cadre, plusieurs entreprises voisines de la Cité de la logistique sont déjà liées à la manutention et à l'entreposage de produits dédiés à l'import-export et au transport maritime. Ce Pôle de la logistique peut devenir un site d'envergure en devenant un site représentatif de l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique.

À plus long terme, d'autres fournisseurs complèteront le paysage : cette proximité permettra de diminuer davantage l'empreinte environnementale de Ray-Mont Logistiques en réduisant le flux de matières et d'énergies. En effet, le futur Pôle logistique à valeur ajoutée de Montréal pourrait s'ancrer dans une perspective de symbiose industrielle en prônant une approche concertée de l'utilisation territoriale afin d'optimiser la coopération et la complémentarité des entreprises. Dans cette optique, Ray-Mont Logistiques, en synergie avec Cargo M, soutient l'électrification des transports et souhaite modifier sa flotte de camions suivant l'émergence et le développement de cette nouvelle technologie.

C'est pour toutes ces raisons que Ray-Mont Logistiques a choisi ce site stratégique afin de consolider son positionnement local et international.

4. UN SITE INTÉGRANT LES PLUS HAUTS STANDARDS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Ray-Mont Logistiques souhaite développer un site respectant les plus hauts standards du développement durable afin d'être une vitrine internationale des bonnes pratiques pouvant être intégrées sur l'ensemble des exploitations.

Tel que présenté par le document Cahier du participant de la Consultation sur la Cité de la logistique, « *La Ville et l'arrondissement souhaitent aussi que l'aménagement des bâtiments, des terrains, des rues et des espaces publics améliorent la qualité générale du secteur. Ils veulent que le projet soit exemplaire en matière d'architecture, de développement durable (décontamination des sols) et d'aménagement paysager (verdissage).* ».

La plupart des études s'entendent pour dire que les conditions de succès d'un pôle logistique reposent sur plusieurs aspects : une localisation stratégique, l'existence d'infrastructures de transport et la présence d'entreprise pour le secteur.

Toutefois, afin d'assurer une intégration harmonieuse dans le quartier et une cohabitation saine avec les résidents, il est primordial que les aspects suivants soient également pris en compte tout au long de son développement :

- La création d'emploi de qualité s'adressant à un large spectre de travailleurs;
- L'intégration des plus hauts standards de développement durable;
- La présence de services de proximité pour les résidents et travailleurs;
- L'ouverture sur la communauté;
- Le rayonnement international de la métropole.

Montréal et l'arrondissement ont de nombreux défis à relever pour les années à venir. La fluidité de la circulation et l'entretien des infrastructures routières font partie des enjeux majeurs pour la viabilité des entreprises. Les poids lourds peuvent entraîner une dégradation prématurée de la chaussée et sont la cause de bruits, pollution et poussières nuisibles aux résidents. Montréal doit également développer ses infrastructures intermodales afin de maintenir sa compétitivité à l'échelle mondiale.

De par sa vocation même, un pôle logistique a pour effet de diminuer la charge sur les infrastructures et faciliter le transport des marchandises. En effet, la rationalisation des opérations et l'optimisation de l'efficacité qu'amène l'implantation d'un pôle logistique permettent de diminuer et centraliser les déplacements de poids lourds dans la ville tout en améliorant la circulation et en redéveloppant des secteurs urbains souvent négligés.

Totefois, en 2017, cette diminution des charges sur les infrastructures doit se démontrer à un autre niveau. En ligne avec la stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 et les priorités du plan de développement durable de la ville de Montréal, la cité de la logistique doit refléter les meilleures pratiques en matière de développement durable. Parmi ceux-ci :

Des installations Net-Zéro+ en énergie : En produisant plus d'énergie qu'il en consomme, la cité de la logistique permettra de faire rayonner la métropole comme à l'avant-garde en matière d'installations logistiques.

Des infrastructures Net-Zéro en eau : La captation, le traitement et la réutilisation de l'ensemble des eaux du site permettront de diminuer d'autant la charge sur les aqueducs et des conduites de drainage municipaux et d'insérer le projet dans la vision et les priorités de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de la Ville de Montréal.

5. UN ENVIRONNEMENT SAIN POUR LES TRAVAILLEURS ET LES RÉSIDENTS DU QUARTIER

Le site du terrain de Ray-Mont Logistiques est hautement contaminé, et ce depuis plusieurs années. Les études produites à ce jour le démontrent.

Faits notables :

Pour la période 1999-2004 :

- Certains échantillons ont atteint les seuils d'alerte concernant le cuivre, le manganèse, le zinc et le phénanthrène ;

Pour la période 2015-2016

- Des échantillons ont atteint les seuils d'alerte pour l'argent, le mercure, le zinc et les sulfures.

De plus, le site est contaminé au chrome hexavalent et à plusieurs HAP.

Les risques écotoxicologiques [8] suivants ont ainsi mis en évidence :

- Risques de cancer et d'effets chroniques autres que le cancer;
- Risques significatifs pour la faune et la flore;
- Dépassements des critères de résurgence dans les eaux de surface ou infiltration dans les égouts et en aval des cours d'eau.

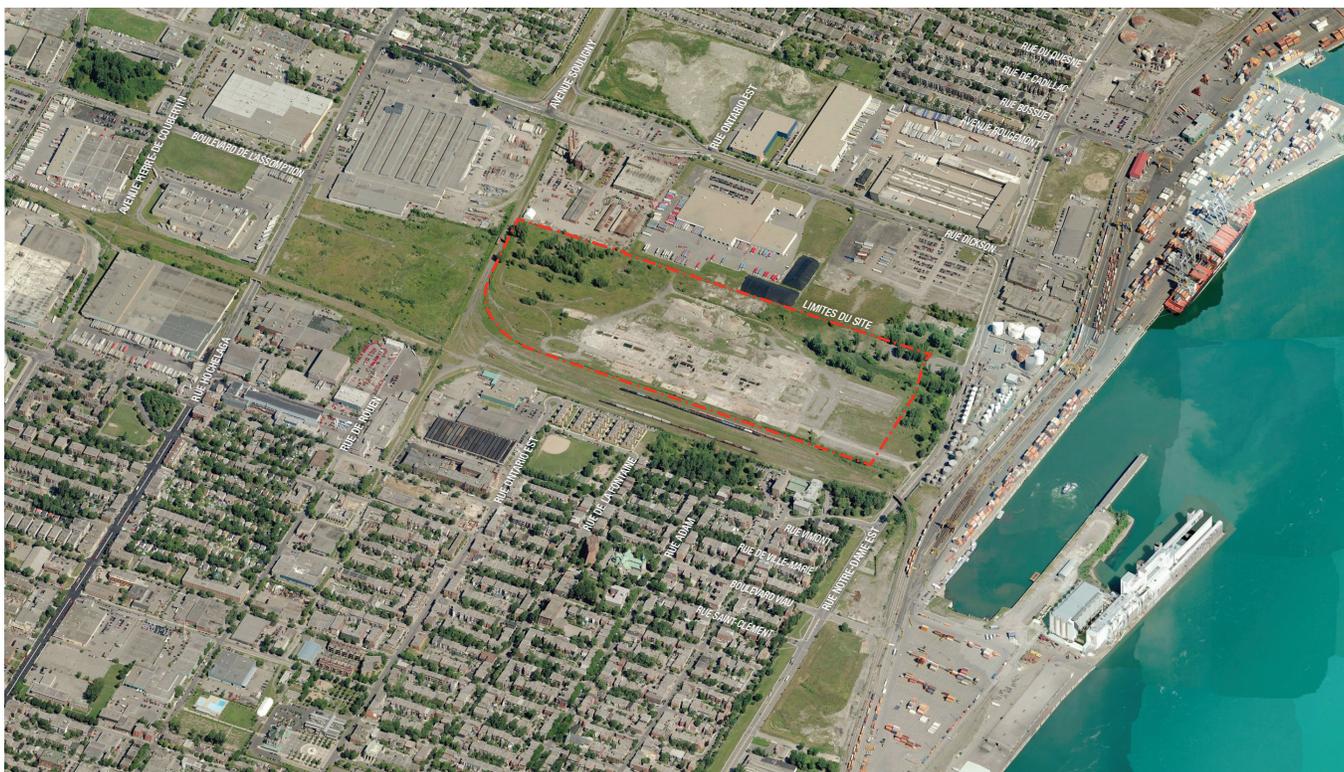
Ray-Mont Logistiques, encadré par le Ministère du Développement Durable, Environnement et lutte contre les changements climatiques, prendra les mesures nécessaires pour contrôler les risques identifiés en intégrant des mesures de réhabilitation et de mitigation jugées nécessaires. Il est également suggéré que les terrains vacants des anciens sites industriels à proximité soient réhabilités afin de favoriser un environnement sain, à la fois pour les futurs employés du Pôle de la logistique, mais également pour les résidents.

Également, le ruisseau Molson situé à proximité de la limite Nord du site était présent au moins jusqu'en 1954. Ce cours d'eau a graduellement été remblayé à partir des années 1940, pour finalement disparaître au début des années 1970. Selon l'évaluation environnementale de site Phase I de SENDEX (1994) "ce milieu humide a servi de bassin de décantation durant les années d'opération de la fonderie et était relié au système d'égout unitaire de la ville de Montréal". L'étude de Sanexen (2016) le présente comme un milieu humide fortement perturbé dû à son utilisation comme bassin de décantation par le passé, avec une valeur écologique très faible. Ainsi, dans le plan de réhabilitation (Sanexen, 2016) soumis au MDDELCC, étant donné que "les concentrations obtenues pour les paramètres analysés dans l'échantillon d'eau de surface prélevé le 7 janvier 2016 dans le bassin de décantation étaient supérieures aux normes de rejet municipales (Règlement 2008-47 de la CMM) en aluminium et en MES", "l'ancien bassin de décantation sera remblayé dans le cadre des travaux de réhabilitation" après un traitement de l'eau sur le site à l'aide d'une unité mobile de traitement d'eau. Toutefois les eaux de surface devront être prises en compte selon les plus hauts standards d'aménagement.

Une autre mesure qui favorise la santé des travailleurs et des résidents est le verdissement. Toutes les études[9] s'accordent sur le rôle bénéfique des espaces verts urbains : que ce soit pour l'environnement, mais également pour la santé physique et mentale des populations :

- Réduction des polluants (ex. : la poussière, l'ozone, les métaux lourds);
- Réduction du bruit, de la température locale et des îlots de chaleur;
- Augmentation de la santé (diminution du taux de mortalité, de l'anxiété, du taux de mortalité et du niveau de stress).

Les espaces verts sont ainsi très importants pour la santé en milieu urbain et doivent être considérés comme un élément central lors de la planification urbaine du futur Pôle de la logistique.



6. UN SITE FAVORISANT LA VIE DE QUARTIER

La localisation pour le Pôle de la logistique se place à l'intérieur du quartier d'Hochelaga-Maisonneuve. Sa proximité avec notamment le Stade olympique, le marché Maisonneuve et de nombreuses rues résidentielles inscrivent le futur Pôle de la logistique dans un quartier bien établi. Il est ainsi primordial que ce Pôle de la logistique s'inscrive comme une continuité aux infrastructures déjà en place. À cet égard, les futures entreprises, dont Ray-Mont Logistiques, ont la responsabilité d'assurer un environnement sain, des espaces communs agréables et une continuité avec les secteurs existants afin que ceux-ci deviennent des espaces agréables pour les actuels et futurs employés et résidents.

Ainsi, un plan de développement local pourrait intégrer une vision plus large afin de favoriser l'essor de commerces de proximités (restaurants, garderies) autour du Pôle de la logistique afin d'encourager une vie de quartier.

Il est également important que le futur Pôle logistique dépasse son rôle traditionnel en s'insérant dans le quartier de manière harmonieuse au niveau des transports. Ainsi, sa proximité avec la station de métro Assomption et plusieurs réseaux d'autobus d'envergure en fait un emplacement stratégique. De plus, la contiguïté de quartiers résidentiels tels qu'Angus ou Rosemont favorise l'utilisation du vélo, comme en témoignent la présence de plusieurs stations Bixi se trouvant à proximité.

Également, afin de désenclaver le site et faire du Pôle de la logistique un espace majeur et structurant pour MHM, un réseau piétonnier, connecté au quartier, pourrait s'étendre et parcourir le site. Le transport actif devrait être favorisé et sécurisé, surtout dans un contexte d'intermodalité.

Le Pôle de la logistique devrait mettre de l'avant son histoire, par une commémoration sur les sites industriels du riche patrimoine industrialo-portuaire qui caractérise cet espace. Ce travail de commémoration pourrait être réalisé dans le cadre de partenariats académiques avec des CÉGEP et universités.

La proximité de Montréal avec le Saint-Laurent a permis un développement industrialo-portuaire : un belvédère avec une vue sur le port pourrait souligner ce lien fort et ainsi créer un espace phare symbole de ce passé.

Le Pôle de la logistique doit donc se développer, en étant connecté à son environnement, autant dans la signature architecturale qu'au niveau des transports. Il est essentiel que les entrées et sorties sur le site doivent assurer la sécurité des cyclistes, des piétons et de l'ensemble des usagers tout en répondant aux besoins de l'achalandage prévu.



7. CONCLUSION

Dans ce cadre, afin d'intégrer ces dynamiques et de faire de ce site une fierté du quartier et de Montréal, Ray-Mont Logistiques souhaite travailler en synergie avec les acteurs afin de créer un dialogue constructif ce qui contribuera certainement au développement d'un projet de calibre international qui établira le standard pour toutes les futures entreprises qui s'installeront dans la future Cité de la Logistique.

C'est avec l'ensemble de ces opportunités stimulantes que Ray-Mont Logistiques a mis son projet en branle. Pour ce faire, l'entreprise a choisi de développer son projet avec une approche de processus de conception intégrée, soit pluridisciplinaire, en intégrant des professionnels en génie, en environnement, en design urbain, en architecture et en développement durable, dans une approche collaborative pour proposer le meilleur projet possible.

L'ensemble des professionnels ont été mis à contribution avec l'objectif de dépasser les attentes présentement émises et faire du Pôle de la logistique un espace dynamique en assurant un développement de qualité. Ray-Mont Logistiques souhaite devenir un citoyen corporatif exemplaire et participer activement à la définition de ce quartier en devenir.

En effet, tel qu'énoncé par Charles Raymond, président de Ray-Mont Logistiques "Nous ne souhaitons pas nous limiter à ce qui est prescrit, mais plutôt à ce qui est bon de faire et nous n'arriverons à ce but qu'avec la participation de l'ensemble des citoyens". Ainsi, Ray-Mont Logistiques souhaite collaborer avec tous les partenaires du projet afin d'en faire un succès.

BIBLIOGRAPHIE

Le commerce extérieur du Québec, Le Calepin, édition 2015, Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations, page 9

https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/publications/etudes_statistiques/echanges_exterieurs/calepin_exterieur.pdf

Profil de l'industrie du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal - Cargo M, KPMG, 2014 <http://www.cargo-montreal.ca/pdf/CargoM-KPMG-Rapportfinal-2014.pdf>

La stratégie maritime : les zones industrialo-portuaires du Québec, mars 2016, Cargo M

<http://www.cargo-montreal.ca/wp-content/uploads/2016/03/Les-zones-Industrialo-Portuaires-du-Qu%C3%A9bec.pdf>

Cahier spécial sur l'industrie du transport et de la logistique, Chambre de commerce du Montréal Métropolitain et de Cargo M, 26 novembre 2014, La Presse

<http://lapresse.cargo-montreal.ca/fr/>

Les légumineuses au Canada, StatCan, Ellen Bekkering, Division de l'agriculture

<http://www.statcan.gc.ca/pub/96-325-x/2014001/article/14041-fra.htm>

Les légumineuses ont du potentiel : l'étoile montante des lentilles et des fèves du Canada, Agriculture et agroalimentaire du Canada, 15 novembre 2016

<http://www.agr.gc.ca/fra/a-propos-de-nous/publications/decouvrir-l-agriculture/les-legumineuses-ont-du-potentiel-l-etoile-montante-des-lentilles-et-des-feves-du-canada/?id=1412020012289>

La stratégie maritime à l'horizon 2030, plan d'action 2015-2020, Gouvernement du Québec, Secrétariat aux affaires maritimes, 29 juin 2015

<https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/10/StratMaritime-Sommaire-web.pdf>

Cahier du participant, Consultation sur la future Cité de la Logistique, 28 janvier 2016, p.9

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/13655_VILLEMTL-MERCIER_CAHIERPARTICIPANT_V08_FINAL.PDF

Les espaces verts urbains et la santé, Institut National de Santé Publique du Québec, plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques

https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274_EspacesVertsUrbainsSante.pdf

Jouer la carte de la conception intégrée, Rénaud Fortier, Voirvert

<http://www.voirvert.ca/nouvelles/dossiers/jouer-la-carte-la-conception-integree>

