

Consultation publique Office de consultation publique de Montréal

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure

Mémoire présenté par Ray-Mont Logistiques
Le 8 juin 2023



Table des matières

Sommaire exécutif	3
Contexte	5
Présentation de Ray-Mont Logistiques	6
Activités de Ray-Mont Logistiques dans le secteur Bridge-Bonaventure	8
Retombées du changement de vocation du site	10
Modifications saluées par Ray-Mont Logistiques	12
Recommandations pour bonifier le développement du secteur	13
Conclusion	14
Références	14

Sommaire exécutif

Depuis 2015, le secteur Bridge-Bonaventure fait l'objet d'une démarche concertée de planification de son territoire. Mobilisant des acteurs des arrondissements de Ville-Marie, du quartier de Pointe-Saint-Charles et de l'arrondissement du Sud-Ouest, cette démarche collaborative a culminé en 2019 par un premier exercice de consultation réalisé par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Ainsi, le conseil municipal de la ville de Montréal a mandaté l'OCPM pour tenir une consultation publique sur le projet de règlement et le projet de Plan directeur de mise en valeur (PDMV) dans le secteur de Bridge-Bonaventure le 17 avril dernier. Le PDMV et le projet de Règlement sont le fruit d'une longue démarche de consultations.

Afin de contribuer à cette démarche de consultations et dans une optique d'assurer le développement du secteur Bridge-Bonaventure, Ray-Mont Logistiques soumet le présent mémoire. Notre analyse et nos propositions se déclinent sur 3 axes :

01.

La nécessité de mettre l'emphase sur le logement.

02.

L'importance de favoriser une mixité des usages dans le secteur.

03.

La densification et le développement en hauteur.

Par le fait même, Ray-Mont Logistiques tient à saluer certaines dispositions du PDMV et du règlement. Nous pensons notamment aux éléments suivants :

- » Ouverture à la mixité des usages en permettant des usages résidentiels et économiques, sans obligation, dans certaines zones (Cité du Havre), une approche qui gagnerait à être généralisée.
- » Attractivité pour les transports collectifs et actifs en réduisant la place accordée à l'automobile dans le quartier.
- » Espaces verts et attractivité du quartier, notamment en favorisant l'accès aux bandes riveraines du canal Lachine.

Sommaire des recommandations

01.

Logement et mixité des usages

- » Dans une approche de « Live, Work and Play », la mixité des usages est à privilégier pour réunir les conditions propices au déménagement, mais surtout, 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.

02.

Densité importante sur un site à fort potentiel

- » En permettant un zonage qui permet un développement optimisé sur le site avec divers usages, incluant le résidentiel de plein droit, commercial, bureau et équipements et services publics, le site pourra exprimer son plein potentiel, en phase avec les orientations du PDMV.

03.

Développement en hauteur pour libérer l'espace au sol

- » Outre une mixité de fonctions, le site doit pouvoir se redévelopper densément, mais aussi 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.
- » Pour ce faire, autoriser des hauteurs élevées permettrait de maximiser le taux d'occupation du sol.
- » 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.

Contexte

Depuis 2015, le secteur Bridge-Bonaventure fait l'objet d'une démarche concertée de planification de son territoire. Mobilisant des acteurs des arrondissements de Ville-Marie, du quartier de Pointe-Saint-Charles et de l'arrondissement du Sud-Ouest, cette démarche collaborative a culminé en 2019 par un premier exercice de consultation réalisé par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Cet exercice a mené à l'établissement en 2021 d'un canal de concertation entre les acteurs des milieux économique, communautaire et institutionnel. Ces travaux ont vu émerger cinq principales orientations :

- 01.** Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu;
- 02.** Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur;
- 03.** Des parcours d'entrée de ville attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers;
- 04.** Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité;
- 05.** La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue.

Au terme de cette concertation, un Plan directeur de mise en valeur (PDMV) pour le secteur a été rendu public en 2023. C'est dans ce contexte que l'OCPM lance la présente initiative pour consulter les forces vives du secteur.

À titre d'entreprise présente dans le secteur depuis près de 30 ans, Ray-Mont Logistiques est à même de s'exprimer sur les dynamiques en place dans ce secteur et de faire des recommandations sur les meilleures façons de développer son site en accord avec les orientations qui supportent le PDMV.

L'analyse de Ray-Mont Logistiques prend en considération plusieurs enjeux clés pour le secteur et pour le Grand Montréal :

» **Réduction des GES du secteur des transports**

À titre d'acteur majeur de la chaîne logistique, l'entreprise souhaite réduire ses émissions de GES, ce qui sera rendu possible par le déménagement de ses activités à proximité du Port de Montréal, qui permettra une réduction de 82 % de ses émissions de GES¹. De plus, en libérant son site de Pointe-Saint-Charles disponible pour le développement immobilier, Ray-Mont Logistiques espère pouvoir rendre le transport collectif plus attractif et rentable dans le secteur, notamment via les redevances pour le REM, actuellement peu desservi.

» **Pénurie de logements**

Selon l'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ), les mises en chantier de logements locatifs vont tomber de 32 % au Québec en 2023, mettant encore davantage de pression sur le marché locatif, déjà éprouvé. Selon les données de la SCHL, le coût d'un loyer à Montréal a augmenté de plus de 14 % en un an². Le développement de projets alliant la densification et le positionnement stratégique de Pointe-Saint-Charles à Montréal contribuerait donc à amenuiser cette problématique.

» **Revitalisation des zones industrielles**

Le déménagement des activités de Ray-Mont Logistiques à proximité du Port de Montréal rendra disponible le site de Pointe-Saint-Charles, ce qui constitue une opportunité de revalorisation sociale et économique d'un terrain à fort potentiel dans le Sud-Ouest.

Dans ce contexte, Ray-Mont Logistiques croit que la requalification du terrain sur lequel l'entreprise mène ses opérations depuis près de 30 ans dans le Sud-Ouest permettrait de mieux servir les objectifs visés par le PDMV, considérant la disponibilité d'un terrain à fort potentiel de densification pour un milieu de vie attrayant dans un contexte de pénurie de logements et la possibilité de créer un effet d'entraînement favorisant la connexion aux infrastructures majeures de transport collectif.

¹ CIRRELT. Janvier 2017. Étude pour Ray-Mont Logistics.

² La Presse. Marché locatif : La crise du logement existe bel et bien. 27 Janvier 2023.

Présentation de 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 sites 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 Vancouver, Prince Rupert, Charleston et Seattle. Avec plus de 300 employés et près de 100 000 conteneurs transités par année, Ray-Mont Logistiques est l'un des plus importants 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 l'entreprise souhaite s'entourer des projets les plus innovants et contribuer au dynamisme de Montréal, et plus précisément de l'est où se trouve sa nouvelle plateforme logistique intermodale.

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 %.

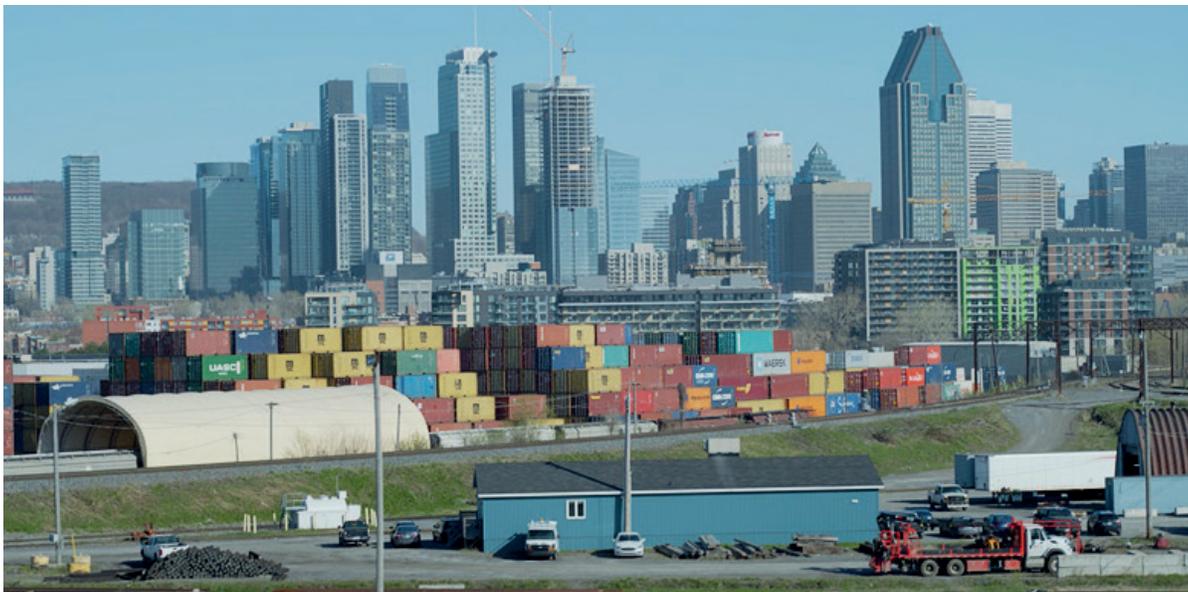
L'entreprise, qui compte aujourd'hui plus de 300 employés, a le vent dans les voiles et souhaite développer de nouveaux marchés.

Activités de Ray-Mont Logistiques dans le secteur Bridge-Bonaventure

Localisation

La propriété sur laquelle Ray-Mont réalise ses principales activités de manutention à Montréal, jusqu'à l'ouverture de sa plateforme logistique intermodale dans l'est de Montréal en novembre 2022, 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). Plus précisément, 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. Le 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 conjointement avec l'OCPM pour le secteur et la localisation potentielle de la station du REM, il semble donc que la propriété se trouve à un point stratégique. **Lorsque le déménagement des activités sera complété sur le site limitrophe au Port de Montréal, le terrain de Pointe-Saint-Charles offrira d'importantes perspectives de dynamisation sociale et économique. Cela étant, les conditions gagnantes doivent être réunies pour accélérer le déménagement de Ray-Mont Logistiques, notamment en permettant le développement résidentiel à haute densité.**



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. 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 l'entreprise a vécue dans les dernières années a rendu difficile la conciliation des activités avec la taille de celui-ci, ce qui amène en 2016 à l'acquisition d'un terrain dans le secteur L'Assomption Sud - Longue-Pointe pour y déménager, à terme, l'ensemble des activités montréalaises de l'entreprise.

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 a appuyé 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 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, RML (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 ».

Déménagement

Les différents plans gouvernementaux, tels qu'Avantage Saint-Laurent 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 Logistiques seront appelées à jouer un rôle accru afin d'offrir le support logistique nécessaire à l'expansion des activités du port.

L'éventuel déménagement des activités de l'entreprise à quelques mètres du port répondra précisément à cet impératif. L'acquisition en 2016 d'un terrain situé dans l'est de Montréal et son aménagement en plateforme logistique intermodale vise à faciliter l'expansion des activités de l'entreprise et à soutenir la croissance de celles du Port de Montréal. Ce déménagement est bénéfique pour rendre plus fluide la chaîne logistique à l'échelle montréalaise et québécoise, et permet également la revalorisation d'un terrain industriel vacant et hautement contaminé par l'ancien occupant, la *Canadian Steel Foundries*.

Retombées du changement de vocation du site

Pour le 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 s'est complexifiée. Advenant le cas où les activités de Ray-Mont quittent le quartier, la vocation du site pourra changer et accueillir de nouveaux usages qui contribueront au renouveau du quartier et à son dynamisme. Par exemple, 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.

Lorsque les conditions le permettront, le redéveloppement du 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 permettant l'inclusion de nouvelles composantes résidentielles.

Aussi, si la 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 cette optique, le redéveloppement du site pourra être fait afin d'assurer son intégration dans le milieu et la qualité architecturale des nouveaux bâtiments. Cela permettrait donc d'améliorer le paysage urbain du secteur. De plus, le terrain s'étend sur plus de 500 mètres le long de Wellington ; si de nouveaux usages viennent s'y établir, ce sera aussi l'occasion de créer une nouvelle relation avec la rue mettant en valeur le tracé fondateur de la rue Wellington, notamment en y aménageant une piste cyclable sécuritaire.

Quartier TOD

En plus de résoudre les enjeux de mixité des usages et d'améliorer la qualité paysagère du secteur, un changement de vocation du site contribuerait au développement d'un véritable quartier TOD. De plus, dans un contexte où le taux de logement vacant a atteint dans les derniers mois des creux historiques, l'émergence de nouveaux développements immobiliers dans des secteurs déjà recherchés répondrait à des besoins réels de la population montréalaise.

D'ailleurs, 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, le 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 rue Bridge.

Pour la Ville de Montréal

Ce changement de vocation du site, et donc, le déménagement des activités de Ray-Mont Logistiques, aurait des bénéfices bien au-delà de l'arrondissement Le Sud-Ouest. En effet, les activités du site actuel de Wellington nécessitent un nombre important de déplacements par camions lourds sur les routes de la Ville : près de 407 000 km parcourus chaque année sur les routes locales de Montréal.

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. Rappelons que le transport routier est le principal émetteur de GES au Québec³ (34,4 % des émissions québécoises en 2019), et que le déménagement vient spécifiquement faire sa part pour réduire les émissions du secteur.

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 GES.

Afin de mesurer l'impact de son éventuel 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.

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, le changement de site permettrait de diminuer les impacts du transport lourd, notamment en réduisant les émissions de GES de l'entreprise de 82 %⁴. 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.

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 futures stations Réseau express métropolitain (REM)⁵. 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 le terrain accueillera un développement dense, plus il pourra participer au financement du REM.

Comme 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, les taxes foncières à percevoir sur la propriété de Pointe-Saint-Charles seraient nettement plus intéressantes pour la Ville de Montréal si le site était plus densément construit.

³ MELFFP, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990.

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.

Modifications saluées par Ray-Mont Logistiques

À la lecture du Plan directeur de mise en valeur (PDMV) et le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure, Ray-Mont Logistiques souligne l'approche collaborative adoptée par la Ville de Montréal et l'ensemble des parties prenantes du secteur pour développer un secteur à grand potentiel de revitalisation sociale et économique aux portes du centre-ville de Montréal.

Plus spécifiquement, Ray-Mont Logistiques tient à souligner les éléments suivants, qui constituent d'importantes avancées par rapport aux consultations réalisées :

» **Ouverture à la mixité des usages**

En permettant une mixité des usages résidentiels et économiques dans les secteurs du Triangle de la Pointe-Saint-Charles et du Bassin Wellington, le terrain sur lequel Ray-Mont Logistiques opère actuellement pourra faire place à des projets attractifs lorsque le déménagement des activités sera complété et avec un zonage favorable au développement.

» **Attractivité pour les transports collectifs et actifs**

En réduisant la place accordée à l'automobile dans le quartier, tout futur développement immobilier sur le site deviendra beaucoup plus attractif, surtout s'il est permis d'y développer des projets à densité et hauteur élevées. Ces conditions sont incontournables pour déployer et attirer des infrastructures de transport collectif comme le REM ou actifs (vélos, course, etc.) dans un secteur disposant de peu d'options de transports.

Il convient de rappeler que la position déjà stratégique du site adjacent à une zone résidentielle est davantage intéressante pour du développement résidentiel que la zone de La Cité-du-Havre.

» **Espaces verts et attractivité du quartier**

Le souci de favoriser l'accès aux bandes riveraines du canal Lachine est particulièrement bien vu dans le secteur du Triangle de la Pointe-Saint-Charles, surtout si cela peut être jumelé avec une densité verticale plus prononcée, qui permet notamment de dégager d'importantes surfaces au sol pouvant être utilisées par les résidents.

Rappelons également que le terrain de Ray-Mont Logistiques s'inscrit déjà dans un secteur résidentiel qui pourrait bénéficier d'une plus grande offre de logement pour en accroître l'attractivité.

Ultimement, Ray-Mont Logistiques est persuadé que son déménagement du terrain sur lequel se déroulent actuellement ses activités permettra de dynamiser le secteur du Triangle de la Pointe-Saint-Charles, situé à proximité d'un secteur déjà recherché pour sa proximité avec le centre-ville, le secteur commercial de la rue Wellington et le canal Lachine.

Recommandations pour bonifier le développement du secteur

Ray-Mont Logistiques propose à l'Office de consultation publique de Montréal de considérer les recommandations suivantes dans sa réflexion pour bonifier le développement du secteur Bridge-Bonaventure.

01.

Logement et mixité des usages

- » Dans une approche de « Live, Work and Play », la mixité des usages est à privilégier pour réunir les conditions propices au déménagement, mais surtout, 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.

02.

Densité importante sur un site à fort potentiel

- » En permettant un zonage qui permet un développement optimisé sur le site avec divers usages divers, incluant le résidentiel de plein droit, commercial, bureau et équipements et services publics, le site pourra exprimer son plein potentiel, en phase avec les orientations du PDMV.

03.

Développement en hauteur pour libérer l'espace au sol

- » Outre une mixité de fonctions, le site doit pouvoir se redévelopper densément, mais aussi 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.
- » Pour ce faire, autoriser des hauteurs élevées permettrait de maximiser le taux d'occupation du sol tout en libérant des espaces permettant des aménagements verts.
- » 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.

Conclusion

Depuis plus de 30 ans, Ray-Mont Logistiques n'a cessé de croître et de se hisser comme leader de son industrie. C'est en misant sur l'innovation, la technologie et l'ingéniosité de son équipe que l'entreprise est le plus important transitaire de conteneurs maritimes au Canada.

Bien que sa crédibilité et son expertise soient maintenant reconnues et en demande à l'international, c'est à Montréal que se retrouvent encore ses racines. C'est la raison pour laquelle l'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 valeur ajoutée de Ray-Mont Logistiques est davantage cohérente avec un développement de ses activités à proximité du Port de Montréal. C'est en valorisant le site en lui donnant un usage résidentiel de plein droit et de grande envergure, de la densité et de la hauteur qu'un déménagement devient possible.

La Ville de Montréal et l'arrondissement Le Sud-Ouest ont devant eux une occasion unique de rassembler les conditions gagnantes pour redévelopper un site à haut potentiel.

Références

Arrondissement Le 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.

MELCCFP. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990.