

MÉMOIRE RAY-MONT LOGISTIQUES

CONSULTATIONS SUR LE SECTEUR
L'ASSOMPTION SUD — LONGUE-POINTE

18 AVRIL 2019



TABLE DES MATIÈRES

Ray-Mont Logistiques	3
Montréal ville portuaire	5
Le projet MHM	7
Un fort potentiel	8
Réduire les impacts	12
Revitaliser l'Est de Montréal	14
Conclusion	16
Bibliographie	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.

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 afin qu'ils soient transportés et transigés par voies ferroviaires et 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 compte près de 30 employés et n'opère 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 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. Toujours basée à Montréal, l'entreprise a également des installations à Vancouver et

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



L'actuel site montréalais de l'entreprise ne répond plus aux besoins et Ray-Mont aurait l'opportunité d'améliorer son bilan environnemental ainsi que de réduire le camionnage lourd à Montréal en déplaçant ses activités vers le secteur L'Assomption Sud—Longue-Pointe. Ces sont les raisons pour lesquelles Ray-Mont Logistiques a entrepris un projet de déménagement en 2016.

VISION, VALEURS CORPORATIVES ET RESSOURCES HUMAINES: UNE SYNERGIE GAGNANTE

Avec la reprise de ses activités et le changement d'organisation, 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 :
évouement, 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.





MONTRÉAL VILLE PORTUAIRE

Montréal, par son histoire et sa situation géographique stratégique, est une ville portuaire d'importance en Amérique du Nord. À travers les années, la ville a su attirer des milliers d'entreprises, principalement en raison de son accès privilégié au fleuve. Le Port de Montréal joue un rôle majeur dans le développement économique du Québec et de la métropole, tel que le mentionnait elle-même la mairesse Valérie Plante, également présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal.

 **Port de Montréal**
@PortMTL [Suivre](#)

«Je suis très fière que notre ville et notre port se positionnent comme chef de file pour le transport des conteneurs et des marchandises.» Merci à la mairesse [@Val_Plante](#) de sa présence au [#PortMTL](#) ce matin !

 **Valérie Plante** ✓
@Val_Plante [Suivre](#)

À titre de présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal, je me réjouis de cette annonce. Le [@PortMTL](#) est un acteur clé dans le développement économique de Montréal, ville portuaire [#polmtl](#) [@CMM_info](#)

Port de Montréal @PortMTL
Un grand projet sur lequel nous travaillons depuis plusieurs années et qui permettra de soutenir la croissance du marché des [#conteneurs](#) [#PortMTL](#)
twitter.com/lp_lapresse/st...

Les activités portuaires de Montréal permettent l’approvisionnement de dizaines de milliers d’entreprises qui soutiennent des centaines de milliers d’emplois partout sur le territoire québécois. Le volume total des échanges du Port est colossal : la valeur des marchandises qui passent chaque année par ses quais atteint 41 milliards de dollars¹.

Ce succès s’explique notamment grâce à la filière logistique montréalaise qui joue un rôle essentiel dans le développement des activités portuaires de la métropole. 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 Montréal². Ray-Mont Logistiques est fière de faire partie de cette filière porteuse de développement économique pour notre métropole.

Depuis plusieurs années, le Port de Montréal est sur une véritable lancée. En effet, il est passé du 14^e au 12^e rang des ports d’Amérique du Nord entre 2012 et 2016 en ce qui a trait au trafic de conteneurs, alors que les ports de Vancouver et Houston ont chacun perdu un rang. Cette observation est le fruit d’une étude menée conjointement en 2018 par Montréal International, la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain et le gouvernement du Québec qui se sont intéressés aux avantages d’une métropole plus connectée sur l’international ainsi qu’aux défis à relever pour favoriser cette connectivité.

L’étude menée par les trois parties révèle que plus une ville est connectée sur l’international, plus la richesse collective de celle-ci et de ses citoyens augmentera. En effet, il a été déterminé que le revenu des ménages augmente 1,2 fois plus rapidement dans les métropoles ayant un niveau élevé d’internationalisation que dans les autres.³

Pour Montréal, l’une des sources essentielles de cette internationalisation est ses installations portuaires. Cette même étude propose d’ailleurs des pistes d’action pour renforcer l’internationalisation de la métropole et pour augmenter par le fait même la création de richesse collective. La première de ces pistes consiste à accroître le volume des exportations. Pour ce faire, on recommande à Montréal d’assurer la compétitivité des pôles logistiques et des actifs stratégiques que sont les ports, les aéroports, les chemins de fer et les réseaux routiers, notamment en



désignant des zones réservées en périphérie immédiate pour faciliter leurs activités.

Le secteur L’Assomption Sud–Longue-Pointe, de par sa proximité avec l’eau et plusieurs infrastructures de transport, a toutes les qualités requises pour donner l’occasion aux Montréalais de développer cet espace qui permettra de créer un pôle logistique à haute valeur ajoutée. Nous y reviendrons plus tard dans ce mémoire.

Ray-Mont Logistiques, par le développement d’une plateforme logistique intermodale dans le secteur, a la capacité, le savoir-faire et l’ambition d’offrir à Montréal ces infrastructures qui lui permettront de maintenir et d’accroître sa position de leader face aux autres villes et d’augmenter sa richesse collective par le fait même. D’ailleurs, c’est en misant sur son histoire et sur son ADN que Montréal saura se démarquer des autres joueurs.

1 Leblanc, M. Le Devoir, Le Port de Montréal, pilier de la renaissance de Montréal. 31 août 2018. Lien URL : <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/535750/le-port-de-montreal-pilier-de-la-renaissance-de-montreal>

2 Cargo M. La Presse. Cahier spécial sur l’industrie du transport et de la logistique, Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Cargo M, 26 novembre 2014,

3 CCMM, Le Grand Montréal, connecté à l’international pour une plus grande richesse collective, Avril 2018. Lien URL : <http://www.montrealinternational.com/wp-content/uploads/2018/04/Etude-Le-Grand-Montreal-connecte-a-l-international.pdf>



LE PROJET MHM

DÉMÉNAGER POUR MIEUX CONTRIBUER À L'EFFICIENCE LOGISTIQUE DU GRAND MONTRÉAL ET À SON BILAN ENVIRONNEMENTAL

DÉVELOPPER LÀ OÙ IL FAUT POUR SOUTENIR L'ATTRACTIVITÉ LOGISTIQUE DE MONTRÉAL ET CONTRIBUER AUX PRATIQUES D'AVANT-GARDE DE CETTE INDUSTRIE VITALE.

Dès le moment où Ray-Mont a pris son virage de logistique intelligente et avancée en 2006, l'entreprise n'a cessé de simplifier et d'accélérer le mouvement de dizaines de milliers de conteneurs en provenance ou en direction des quatre coins du monde. Ces efforts ont permis d'optimiser leur temps de transit entre chaque point de la chaîne de transport jusqu'à la livraison finale au client.

Grâce à un savoir-faire très niché et des ressources technologiques qui lui permettent d'être active d'un océan à l'autre, Ray-Mont contribue, comme joueur de pointe de cette industrie, à la valeur de Montréal en tant que site de réception et d'expédition estimé à l'échelle nord-américaine et mondiale.

Discrète et loin des regards, mais évoluant dans le peloton de tête logistique en Amérique du Nord, l'entreprise cherche continuellement à dénicher et à adopter les meilleures pratiques d'affaires ou approches émergentes existantes à travers le monde. Ainsi, c'est avec cette vision des meilleures pratiques et la volonté d'optimiser le temps et les déplacements logistiques qu'un terrain spécifiquement dédié à cet usage et stratégiquement situé pour la manutention des conteneurs a été acquis dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM) en 2016.

La localisation du site et la conformité des activités aux usages autorisés par le Règlement d'urbanisme fait en sorte que l'entreprise l'a acquis en toute bonne foi et pour toutes les bonnes raisons qui vont de pair avec sa philosophie, soit son intention de grandir au Québec et de maintenir Montréal dans le haut du pavé logistique nord-américain.



UN FORT POTENTIEL

LE MEILLEUR LIEU POUR UNE CONNEXION INTERMODALE OPTIMALE ET UNE DIMINUTION MAJEURE DES DISTANCES TERRESTRES

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal présente plusieurs énoncés auxquels notre entreprise accorde énormément de valeur. C'est à partir de ceux-ci que nous prenons des décisions d'affaires éclairées, car ils sont issus des intentions de l'agglomération de Montréal dont la Ville de Montréal est la principale composante. Nous désirons attirer votre attention sur ces éléments dans les pages suivantes.

EXTRAITS DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Défis municipaux

- Maintenir des zones de commerces et d'emplois, incluant les parcs industriels et technologiques, modernes et dynamiques

Le pôle de l'Est: un territoire en mutation situé à la jonction de deux autoroutes d'importance (A-40 et A-25), le pôle de l'Est abrite plusieurs parcs industriels municipaux et des zones industrielles sous-utilisées qui présentent un potentiel notable de transformation et de requalification. Le pôle de l'Est regroupe 70 000 travailleurs employés,

en grande partie, par des établissements manufacturiers de moyenne technologie (transport, entreposage, etc.). La fabrication, le transport et l'entreposage fournissent 22 000 emplois et sont suivis du commerce qui en réunit plus de 19 000. La présence du Port de Montréal, d'un réseau ferroviaire et d'un réseau autoroutier a largement contribué à l'essor d'une industrie plus traditionnelle dans ce secteur. Les mutations économiques des dernières décennies ont entraîné la fermeture de plusieurs entreprises, accroissant du coup le taux d'inoccupation des espaces industriels, notamment dans le secteur des raffineries et de l'industrie pétrochimique. Aujourd'hui, plusieurs terrains « extensifs » de l'est sont sous-utilisés, vacants ou voués à le devenir au cours des prochaines années. La réhabilitation de ces terrains constitue un enjeu de premier plan dans cette partie de l'île, touchée par de complexes problèmes d'aménagement. (p.55)



Orientation

- Optimiser les déplacements à vocation économique

Objectifs

- Faciliter l'accès aux plateformes intermodales pour favoriser l'intermodalité
- Consolider les activités de logistique aux abords des plateformes intermodales et des axes autoroutiers

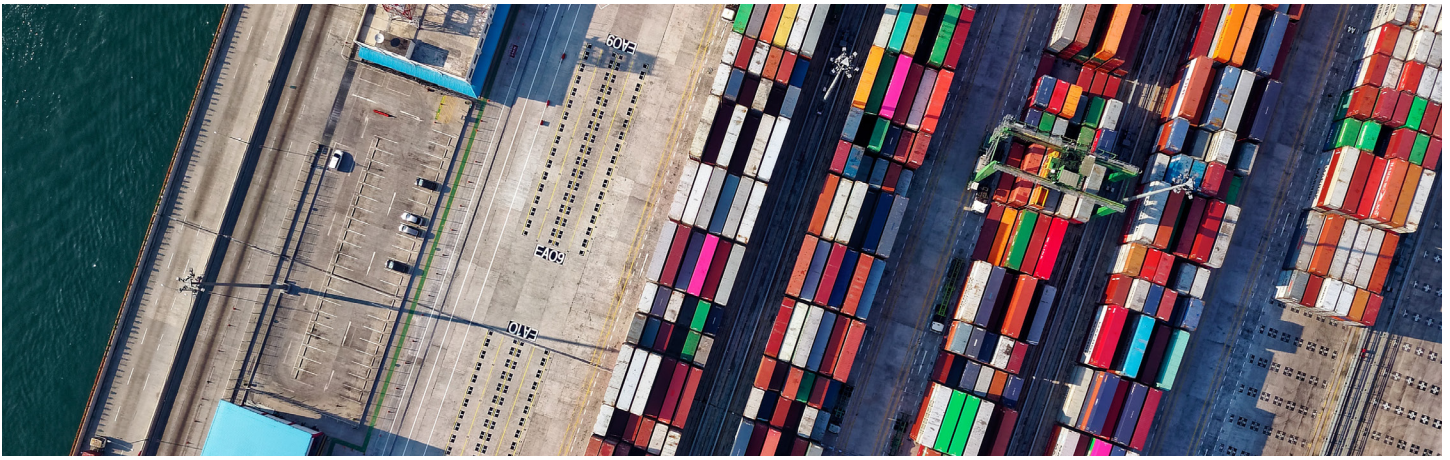
Interventions

- Intégrer au plan d'urbanisme, en tenant compte de leurs impacts, les plateformes intermodales, le port et l'aéroport ainsi que le réseau autoroutier (p.68).

Le schéma propose de :

- Réaliser les grands projets routiers en lien avec les plateformes intermodales afin de préserver et dynamiser les activités économiques en lien avec les installations portuaires, les plateformes intermodales et les corridors ferroviaires ;
- Considérer comme conditions préalables à la mise en place de pôles logistiques l'efficacité, la capacité suffisante et la proximité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers réseaux (maritime, ferroviaire, aérien, routier). L'aménagement de ces pôles devra prendre en compte leur intégration aux secteurs environnants afin de minimiser les impacts engendrés par les activités de logistique ;
- Développer des secteurs spécialisés en logistique dans l'est de l'agglomération afin d'établir une synergie économique avec les activités du Port de Montréal (p.69).

Selon le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, la vitalité de l'économie de l'agglomération repose sur de solides lignes de force, dont notamment un bon système de transport collectif et d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.



Les déplacements à vocation économique

Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises, tant pour l'Est du Canada que pour le Nord-Est du continent américain. Le transport des marchandises a toutefois subi de grandes mutations depuis quelques années, notamment par l'apparition de réseaux d'infrastructures logistiques intermodales et d'infrastructures à vocation suprarégionale. Aussi, le réseau routier est de plus en plus utilisé par le camionnage. Par son histoire, le cœur de l'agglomération accueille de nombreuses installations destinées au transport régional et international des marchandises, ce qui ajoute une pression sur l'utilisation de ces installations et une contrainte à l'utilisation du sol. Afin de relever ces défis, le transport des marchandises doit être considéré sous une perspective globale et régionale.

Tonnage de marchandises transportées (en %), selon le mode, pour la région métropolitaine

Camion	Bateau	Train	Avion
67,7%	19,3%	12,8%	0,1%

La plupart des déplacements en camion qui se font au sein de l'agglomération sont générés par la présence de plateformes intermodales sur l'île, soit le Port de Montréal ainsi que les trois principaux sites de triage ferroviaires (et leurs terminaux rails-route) situés à proximité de l'aéroport et reliés au réseau autoroutier. Le Port de Montréal exploite un réseau ferroviaire avec accès aux quais qui est directement relié aux réseaux ferroviaires nord-américains du CP et du CN. L'accès au port se fait principalement par la rue Notre-Dame et l'autoroute 25 (p. 67)

Le trafic de conteneurs par bateau est voué à croître et la possibilité d'expansion du Port de Montréal

est limitée. Le manque de connexions directes avec l'Asie et l'Amérique du Sud depuis l'aéroport de Montréal impose une contrainte à la croissance du cargo. **Dans un contexte où les activités de transport à l'échelle mondiale devraient doubler, voire tripler au cours des 30 prochaines années, ces enjeux s'avèrent primordiaux pour le positionnement de la région métropolitaine.** Plusieurs projets de réfection routière sont prévus dans les prochaines années, ce qui aura un impact certain sur la circulation automobile et sur les patrons de déplacement des camions. Étant donné les prix des terrains et la congestion routière, les entreprises de camionnage et d'entreposage tendent à se délocaliser en périphérie. Toutefois, il est prévu que les grandes infrastructures intermodales (aéroport, port, terminaux railsroute) en transport des marchandises demeurent au sein de l'agglomération. **Afin de maintenir les échanges économiques, Montréal doit faciliter l'accès aux plateformes intermodales. Pour conserver des entreprises en logistique et assurer le développement de ce secteur d'emploi sur l'île de Montréal, le schéma doit cibler des lieux propices, à proximité de grandes infrastructures.** À l'ouest, profitant des infrastructures aéroportuaires et d'importantes plateformes ferroviaires, plusieurs entreprises en logistique se sont installées entre les autoroutes 20, 13, 520 et 40. L'est de l'agglomération, afin de renforcer la position économique du Port de Montréal, pourrait accueillir des activités de logistique sur des terrains sous-utilisés ou en transformation (p.68).

La logistique et la distribution évoluent constamment et on peut s'attendre à des changements importants au cours des prochaines années. Il s'agira pour Montréal d'en tirer profit et d'en limiter les impacts sur l'environnement urbain.

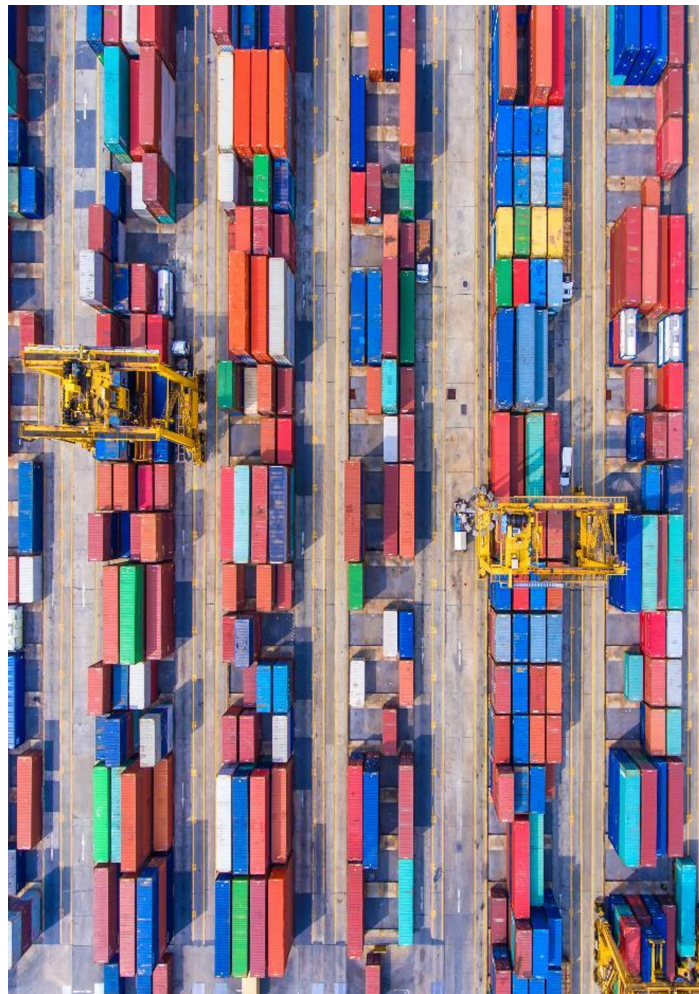
L'ASSOMPTION SUD — LONGUE- POINTE: UN SECTEUR À FORT POTENTIEL POUR DES PROJETS AMBITIEUX

Lorsque Ray-Mont Logistiques a fait l'acquisition de son terrain dans le secteur, l'entreprise a saisi le haut potentiel de celui-ci pour permettre à Montréal de poursuivre sa lancée comme chef de file dans la logistique de la conteneurisation de la marchandise et du transport international de ses conteneurs. En effet, le secteur L'Assomption Sud — Longue-Pointe possède des caractéristiques uniques qui font de lui un acteur clé pour permettre à Montréal de se positionner comme leader autant sur le plan canadien que sur le plan international.

Selon la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, « *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. [...] La concentration d'entreprises dans un pôle logistique permet d'offrir des services à haute valeur ajoutée* »⁴.

Le secteur bénéficie particulièrement de ces caractéristiques importantes :

- Proximité avec le fleuve Saint-Laurent
- Proximité avec plusieurs infrastructures majeures, parmi lesquelles se trouvent :
 - 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 permettant quant à elles des liaisons avec le reste du continent nord-américain ;
 - La rue Notre Dame donnant 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 la Rive-Nord (Repentigny, Terrebonne, Laval) et la Rive-Sud (Boucherville, Sainte-Julie) ;
 - À l'est, un accès à l'autoroute 25 et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine relie le quartier au réseau autoroutier québécois.



La combinaison de ces caractéristiques stratégiques et du savoir-faire de Ray-Mont Logistiques font de ce secteur un lieu hautement stratégique pour le développement de l'arrondissement et de la ville. Le potentiel de création d'emplois à valeur ajoutée en lien avec ce champ d'activité est important. À elle seule, Ray-Mont envisage de créer près de 200 emplois, bien rémunérés, en recrutant dans le bassin de talents locaux de l'arrondissement.

En misant sur sa proximité avec les infrastructures de transport et en tirant profit du fleuve Saint-Laurent, le secteur a le potentiel de développer une véritable zone d'innovation qui pourra accueillir des entreprises, mais aussi des lieux de savoir tel qu'un centre collégial de transfert technologique. Ray-Mont adhère à cette vision ambitieuse de développement du territoire qui permettrait de créer un modèle unique au Québec de cohabitation entre le résidentiel, l'industriel, et les espaces de vie et d'innovation.

⁴ 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>



RÉDUIRE LES IMPACTS

RÉDUIRE LE TRANSPORT, AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Les activités de Ray-Mont Logistiques sur son 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 logistiques. 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.

Le terrain acquis par Ray-Mont Logistique dans le secteur L'Assomption Sud — Longue-Pointe a tous les atouts pour jouer ce rôle. En développant une plateforme logistique intermodale dans le secteur, nous rapprochons les activités de celle-ci plus près du Port de Montréal. Cela allège inévitablement l'utilisation du réseau routier en plus de créer de nouvelles routes de distribution plus efficaces, lesquelles ont moins d'impacts sur l'environnement et sur les infrastructures urbaines.

Le projet de Ray-Mont aurait donc pour effet de diminuer la charge sur les infrastructures et de faciliter le transport des marchandises. La rationalisation des opérations et l'optimisation de l'efficacité qu'amène l'implantation de telles installations permettent d'atteindre ces objectifs.

UN IMPACT MESURÉ ET QUANTIFIÉ

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 l'entreprise dans le secteur L'Assomption Sud – Longue-Pointe aura pour effet d'améliorer considérablement la qualité de vie des Montréalais sur le plan du transport en plus de contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux de réduction des GES⁵.

En effet, en déménageant ses activités dans le secteur, Ray-Mont vient éliminer **près du tiers du**

camionnage lourd total sur l'avenue Notre-Dame (arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve), tout en désengorgeant la rue Saint-Patrick dans l'arrondissement du Sud-Ouest. La construction d'une plateforme logistique intermodale permet à l'entreprise de **réduire de 88%** la distance parcourue sur les routes locales par du camionnage lourd à Montréal.

Toujours selon cette étude, le déménagement de Ray-Mont Logistiques **diminuera de 82% ses émissions de CO₂** par rapport à ses activités actuelles.

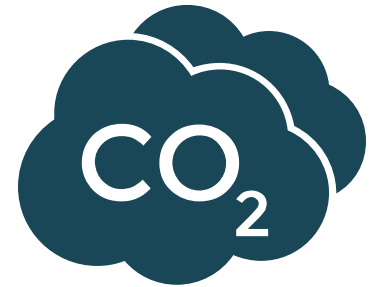
Il s'agit ici d'impacts concrets dans la qualité de vie des résidents du secteur et du reste de la ville, mais aussi dans l'atteinte des cibles environnementales que Montréal s'est fixée.

5 CIRRELT, janvier 2017



1/3
du camionnage
lourd total

Réduction de
88%



Diminution de
82%
DE SES ÉMISSIONS
DE CO₂





REVITALISER L'EST DE MONTRÉAL

REVITALISER L'EST DE MONTRÉAL ET PARTICIPER À LA DÉCONTAMINATION DES SOLS

Le 14 décembre 2018, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec présentaient la Déclaration pour revitaliser l'est de Montréal. Cette déclaration mettait de l'avant la vision commune des deux parties et les grands axes de développement pour le secteur. Ray-Mont Logistiques est fière de constater que les actions qu'elle a entreprises depuis l'acquisition de son terrain en 2016 sont en phase avec la vision énoncée dans celle-ci.

En effet, tout comme la Ville et le gouvernement du Québec, Ray-Mont souhaite contribuer au développement d'activités économiques en matière de logistique avancée. De plus, à la lecture de l'axe 2 de cette déclaration qui vise à favoriser le développement économique innovant et durable, on constate que Ray-Mont agit déjà de manière proactive pour répondre aux actions à poursuivre identifiées :

- Développement de la zone industrialo-portuaire de Montréal et de ses différents secteurs ;
- Amélioration de l'accès au port dans l'axe du boulevard de l'Assomption et raccordement au réseau routier supérieur.

Ray-Mont répond aussi aux préoccupations exprimées par Montréal et le gouvernement du Québec concernant la réduction de la congestion sur la rue Notre-Dame et de la pollution dans l'est de Montréal tel que démontré précédemment.

Finalement, par l'achat de l'un des terrains les plus contaminés de l'île, Ray-Mont Logistiques vient contribuer de manière concrète et efficace aux efforts de revitalisation du secteur. En effet, après deux ans de travail, l'entreprise a obtenu l'autorisation du ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques pour aller de l'avant avec la

décontamination de son site. Cette autorisation est le fruit de plusieurs investissements et de l'élaboration d'un plan de réhabilitation rigoureux qui démontre la volonté de l'entreprise de contribuer au développement du secteur. Ray-Mont a d'ailleurs engagé des sommes importantes dans la décontamination de son terrain qui, par le passé, avait rebuté des acheteurs en raison de l'engagement considérable que nécessitaient ces opérations.

Ray-Mont Logistiques souhaite maintenant continuer de développer ses activités dans ce secteur afin de donner une deuxième vie à ce terrain, de créer des emplois à valeur ajoutée et de donner les moyens à Montréal de se positionner comme une plaque tournante du commerce international.





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 gros 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.

Ray-Mont Logistiques est une entreprise sérieuse qui base ses décisions d'affaires sur les faits, la réglementation en vigueur et les outils que les autorités publiques placent à la disposition des entreprises pour y arriver. C'est avec ce raisonnement que Ray-Mont a décidé d'acquérir son terrain situé dans L'Assomption Sud — Longue-Pointe, soit pour donner une nouvelle vie à un site contaminé. Celui-ci est dans un secteur hautement stratégique de Montréal, dont le zonage

et le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal identifient comme propice à ce développement.

Ray-Mont Logistiques est une entreprise montréalaise qui a de grandes ambitions pour elle et pour la Ville. L'entreprise compte poursuivre son développement tout en restant en phase avec les objectifs de la métropole dans laquelle elle évolue depuis près de 30 ans et en lui donnant les moyens d'atteindre ses ambitions.



BIBLIOGRAPHIE

Cargo M. La Presse. (26 novembre 2014). Cahier spécial sur l'industrie du transport et de la logistique, Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Cargo M. Lien URL: <http://lapresse.cargo-montreal.ca/>

CCMM. (Avril 2018) Le Grand Montréal, connecté à l'international pour une plus grande richesse collective. Lien URL: <http://www.montrealinternational.com/wp-content/uploads/2018/04/Etude-Le-Grand-Montreal-connecte-a-l-international.pdf>

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

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>

Leblanc, M. Le Devoir. (31 août 2018). Le Port de Montréal, pilier de la renaissance de Montréal. Lien URL: <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/535750/le-port-de-montreal-pilier-de-la-renaissance-de-montreal>

Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. (Avril 2015). Lien URL: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,133997570&_dad=portal&_schema=PORTAL