



## CONSULTATIONS STRATÉGIE CENTRE-VILLE

Remise à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Réalisée par CargoM – Grappe métropolitaine de transport et logistique de Montréal

Automne 2016

### **À propos de CargoM**

Mise en route en 2012 et s'inscrivant dans la stratégie de développement économique du Grand Montréal, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, vient compléter les grappes industrielles qui ont été déployées au cours des dernières années.

La mission de CargoM est de rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du Grand Montréal, dont les activités favorisent la plaque tournante de Montréal, autour d'objectifs communs et d'actions concertées, en vue d'en accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement.

Plus spécifiquement, CargoM devra initier des projets structurants, faire connaître le positionnement de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises, assurer le partage des pratiques et des technologies de pointe, influencer l'harmonisation et la simplification de la réglementation, et de favoriser l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre dans les différents secteurs de l'industrie.

Sur un horizon de 10 ans, la vision de CargoM est de faire du Grand Montréal une plateforme multimodale reconnue et recherchée pour sa performance opérationnelle et environnementale, pour sa contribution à la compétitivité de ses partenaires d'affaires, ainsi qu'au développement économique de la région métropolitaine et du Québec.

Les activités de CargoM sont soutenues financièrement par le Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation (MESI), le Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et l'ensemble de ses membres.

<http://www.cargo-montreal.ca>

## Stratégie centre-ville

---

Dans le cadre des consultations organisées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la Stratégie centre-ville de la Ville de Montréal, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, tient à collaborer aux travaux de réflexion de la Stratégie centre-ville en présentant son point de vue concernant cette vision de développement. Des orientations exprimées à l'occasion des consultations préoccupent l'industrie du transport des marchandises et de la logistique, et CargoM souhaite amener quelques précisions concernant des idées entendues et lues lors de cette démarche consultative.

D'abord, il est important de rappeler que les entreprises de transport des marchandises et de logistique permettent d'approvisionner les ménages montréalais et québécois, en produits de consommation sur une base régulière et efficace. Elles permettent également de nous procurer des produits variés provenant de tous les coins de la planète.

Ce secteur est non seulement déterminant pour l'approvisionnement en produits de tous les jours, mais pour l'économie en général du Grand Montréal. Le secteur du transport des marchandises et de la logistique représente effectivement dans la métropole plus de 122 000 emplois directs et indirects, plus de 6 300 entreprises/établissements et 4,2 milliards de dollars en retombées économiques chaque année. C'est pourquoi il est primordial que la Stratégie ne fasse pas obstruction aux activités d'une industrie déterminante pour le quotidien de la population en général et l'économie métropolitaine.

Pour y arriver, il sera important que la Stratégie centre-ville reflète les orientations du Plan métropolitain de développement économique 2015-2020 de la CMM, dans lequel on reconnaît l'importance de faire de Montréal une plaque tournante logistique et une porte d'entrée pour les transports de marchandises en Amérique du Nord.

### RECOMMANDATIONS

#### Que la Stratégie centre-ville :

- A- Permette à la métropole de réaliser pleinement ses aspirations économiques, notamment par la volonté que Montréal soit la plaque tournante logistique à l'international et la porte d'entrée en Amérique du Nord pour le transport des marchandises, tel qu'indiqué dans le Plan métropolitain de développement économique 2015-2020 ;**
- B- Réitère l'importance du transport des marchandises et de la logistique pour l'économie du Grand Montréal, en rappelant les 122 000 emplois directs et indirects au sein de plus de 6 300 entreprises et établissements liés au secteur, ainsi que les 4,2 milliards de dollars générés annuellement par l'industrie ;**

## **Valoriser une industrie déterminante pour notre économie**

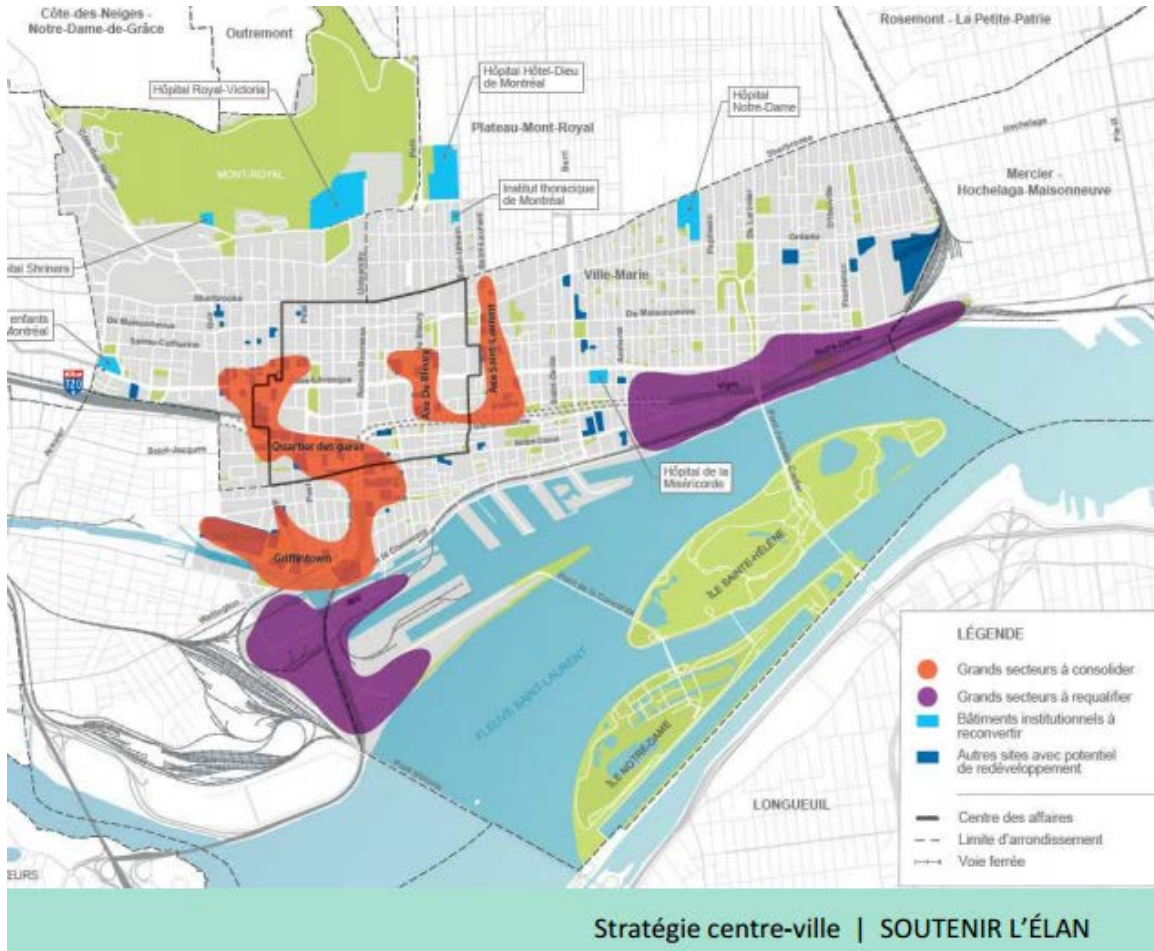
À la lecture du document de présentation de la Stratégie centre-ville, les propos du maire de Montréal et président de la CMM, M. Denis Coderre, ont été fort rassurants quant aux orientations qui seront présentées. En effet, on peut lire dans le mot du maire ceci :

*« Il importe de souligner que nous veillerons à ne pas nuire aux activités du Port de Montréal, lequel demeure l'un de nos plus précieux atouts économiques. »* (Document de présentation de la Stratégie centre-ville, Ville de Montréal, p.5)

La zone industrialo-portuaire de Montréal est mise en œuvre afin de permettre aux activités logistiques d'être à proximité de la principale infrastructure portuaire du Québec, deuxième au Canada, soit le port de Montréal. Cette zone située dans le secteur L'Assomption et Longue-Pointe dans l'est de Montréal, permettra une croissance et une amélioration de l'efficacité des activités portuaires et intermodales, tout en diminuant la distance des déplacements routiers pour les entreprises qui s'y installeront et devant recourir aux terrains du port pour transporter leurs marchandises. En s'installant dans les zones industrialo-portuaires, les déplacements entre l'entreprise et le port se feront plus efficacement et sur de plus courtes distances. Cela contribuera à l'amélioration de la fluidité de la circulation et à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le contexte actuel nécessite donc un plein appui de l'ensemble des titulaires de charge publique pour le développement du transport et de la logistique dans le Grand Montréal. Il importe que la Stratégie centre-ville soit en adéquation des projets entourant le développement de la zone industrialo-portuaire de Montréal.

Toutefois, lors de la présentation du 6 octobre, l'OCPM a affirmé ceci : *« Les grosses taches mauves, c'est vraiment des secteurs plus en marge, des grands secteurs à requalifier pour lesquels on va devoir réfléchir à des nouvelles vocations qui se trouvent principalement le long des berges à chaque extrémité du territoire. »* (Transcriptions chantier économie et innovation, OCPM – Stratégie centre-ville, 6 octobre 2016, p.8)



Présentation OCPM – Stratégie centre-ville, Chantier sur l'économie et innovation, 6 octobre 2016

Or, ces zones mauves touchent spécifiquement le secteur du transport des marchandises et de la logistique. Pour l'industrie, elles sont névralgiques et stratégiques pour le bon fonctionnement des activités qui par ailleurs, ne cessent de croître étant donné l'augmentation des importations et exportations de conteneurs, amenée par l'ouverture des différents marchés internationaux. Le port de Montréal arrive à pleine capacité sur son territoire de l'île de Montréal. Une requalification de ces zones apparaît comme nuisible au développement économique ainsi qu'aux activités portuaires et ferroviaires. Cela constitue un frein à la croissance d'une industrie déterminante pour l'économie de la métropole.

De plus, le volet requalification des infrastructures portuaires dans le chantier 2, « un centre-ville ouvert sur le fleuve » amène quelques préoccupations pour l'industrie du transport des marchandises et de la logistique. On y lit que les responsables de la Stratégie souhaitent « *entreprendre des pourparlers avec les gouvernements pour convenir des modalités d'une entente de collaboration en vue du redéveloppement du littoral.* » (Document de présentation de la Stratégie centre-ville, Ville de Montréal, p.46) Donc, l'industrie du transport des marchandises et de la logistique comprend difficilement comment on requalifier des zones aussi névralgiques et avantageuses pour elle, sans que cela se fasse au détriment de leurs activités appelées à poursuivre leur croissance.

Pour des raisons de sécurité évidentes, une mixité d'usage (qui permettrait un accès direct des citoyens au fleuve en territoire portuaire) apparaît comme étant impossible à réaliser. Les activités portuaires et ferroviaires jumelées à la hauteur des quais, ainsi qu'aux importants contrôles de sécurité dans le périmètre rendent cette mixité impossible. Sans oublier le transport de produits spécifiques dans cette zone contrôlée qui demande une attention particulière.

### **Miser sur les accès existants**

Toujours dans le cadre du grand chantier « Un centre-ville ouvert sur le fleuve », il est essentiel de rappeler qu'il existe plusieurs accès pour les citoyens au fleuve Saint-Laurent. La transformation du Vieux-Port dans les années 80 et 90 a permis d'amener cette accessibilité au plus important cours d'eau québécois aux citoyens et aux touristes. De plus, le parc Jean-Drapeau constitue également un important lieu d'accès au fleuve Saint-Laurent pour les citoyens et les touristes. Sans oublier de nouvelles initiatives citoyennes qui ont émergé récemment comme le « Village au Pied-du-Courant » où l'on retrouve un espace festif estival aux abords du fleuve. Ces trois endroits sont situés à l'intérieur de la zone étudiée pour la Stratégie centre-ville, mais nous pourrions également parler des parcs riverains situés à l'est et à l'ouest du centre-ville, comme la plage urbaine de Verdun à venir en 2017 ou la présence du parc de la Promenade-Bellerive. Donc, plusieurs lieux permettant de relier le citoyen au fleuve existent sur l'île de Montréal. La Stratégie centre-ville devrait miser sur ces infrastructures existantes avant de penser à trouver de nouveaux lieux qui pourraient nuire aux activités d'une industrie déterminante pour l'économie de la région métropolitaine de Montréal.

### **RECOMMANDATIONS**

#### **Que la Stratégie centre-ville :**

**C- Encourage le développement des activités logistiques aux abords du fleuve Saint-Laurent et réitère l'importance du Port de Montréal comme infrastructure centrale et majeure pour l'économie de Montréal, tel que décrit par le maire de Montréal au sein du document de consultation de la Stratégie centre-ville ;**

**D- Vienne en adéquation au développement industriel de la zone logistique L'Assomption située dans l'est de Montréal, et retrouvée dans la zone industrialo-portuaire de Montréal du gouvernement du Québec ;**

**E- Mette en valeur les terrains et les infrastructures stratégiques de transport comme le port de Montréal, les voies ferroviaires du CN et CP ainsi que les accès routiers au centre-ville, et ce, sans nuire aux activités de l'industrie du transport des marchandises et de la logistique ;**

**F- Valorise les initiatives et les infrastructures permettant au citoyen d'avoir accès directement au fleuve (Vieux-Port, le Parc Jean-Drapeau, Pied du courant...) ;**

## **Assurer une circulation fluide des marchandises au centre-ville**

La plupart des commerçants du centre-ville ont des heures d'ouverture qui reflètent les horaires typiques que l'on connaît bien, mais également, la fréquentation de la clientèle par le niveau d'achalandage au sein de leur entreprise. Pour assurer le bon fonctionnement de ces entreprises ainsi que la vente de leurs produits et services, ils ont des besoins réguliers d'approvisionnement à respecter. Voilà pourquoi il est important de maintenir des heures de livraison flexibles pour les commerçants du centre-ville. Une restriction des horaires représenterait un frein au développement économique du centre, une complexité de gestion pour les commerçants et l'industrie du transport routier.

Les artères stratégiques du centre-ville contiennent actuellement des restrictions quant à la circulation, en particulier pour les véhicules lourds. Ces normes découlent du Plan de camionnage de la Ville de Montréal et permettent une bonne cohabitation entre les automobilistes, les citoyens et les camionneurs. Les artères majeures du centre-ville permettent une circulation des camions. Il serait trop complexe pour l'industrie de diminuer les possibilités de transporter leurs marchandises dans les rues autorisées du centre-ville de Montréal. CargoM souhaite s'impliquer dans les réflexions touchant au transport des marchandises et de la livraison. Voilà pourquoi elle propose la création d'un comité piloté par la Ville afin de rapprocher, les citoyens et les automobilistes de l'industrie. Ainsi, l'industrie pourra informer efficacement les différents acteurs de ce qu'elle apporte. Il est nécessaire de rappeler que l'industrie est intéressée à collaborer aux initiatives de développement économique, dans une perspective réaliste de fonctionnement de leurs activités.

## **RECOMMANDATIONS**

### **Que la Stratégie centre-ville :**

**G- Mette en place un comité sur le transport lourd des marchandises et la livraison au centre-ville, piloté par la Ville de Montréal, auquel CargoM pourrait collaborer afin de permettre notamment, des heures de livraison flexibles pour les commerçants.**

## Conclusion

Un des objectifs de la Stratégie centre-ville tel que présenté dans le document de présentation de la Ville de Montréal, est de renforcer la place de la métropole sur la scène internationale. L'industrie représentée par CargoM souscrit pleinement à cette orientation importante pour la région métropolitaine. Le secteur du transport des marchandises et de la logistique du Grand Montréal a le potentiel nécessaire pour être une plaque tournante reconnue à l'international et la porte d'entrée en Amérique du Nord. Encore faut-il lui donner les moyens nécessaires d'assurer sa pleine croissance et de ne pas obstruer le développement d'une industrie en plein essor. Plusieurs idées amenées dans le document de consultation sont pertinentes et ont le mérite de s'y attarder. D'autres toutefois peuvent sembler séduisantes pour certains, mais enverraient un très mauvais signal aux investisseurs potentiels, en réduisant les zones logistiques à proximité des infrastructures stratégiques de transport des marchandises.

Pour ce mémoire présenté dans le cadre des consultations de l'OCPM sur la Stratégie centre-ville, CargoM a travaillé en collaboration avec des acteurs économiques importants impliqués dans la région métropolitaine de Montréal, notamment l'Administration portuaire de Montréal (APM), le Canadien National (CN) et la Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM).

Dans une stratégie qui se voudrait économique, des orientations cherchant à requalifier des zones logistiques reconnues entreraient en contradiction avec le Plan métropolitain de développement économique 2015-2020<sup>1</sup>, l'instauration d'une zone industrialo-portuaire à Montréal ainsi que la volonté des acteurs économiques d'attirer de nouveaux investisseurs étrangers dans la métropole. C'est pourquoi il est essentiel de développer le centre-ville de Montréal sans que ce soit au détriment de l'industrie du transport des marchandises et de la logistique du Grand Montréal.

<sup>1</sup> <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/developpement-economique/plans-en-developpement-economique/plan-metropolitain-de-developpement-economique/>





Chambre  
de commerce  
de l'Est  
de Montréal

Montréal, le 26 octobre 2016

Mme Isabelle Beaulieu, présidente de commission  
M. Jean Caouette, commissaire  
M. Habib El-Hage, commissaire  
Consultation publique sur la Stratégie centre-ville  
Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe  
Bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**Objet : Appui du mémoire de CargoM**

Madame, Messieurs,

Dans le cadre des consultations organisées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la Stratégie centre-ville de la Ville de Montréal, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM) désire apporter son soutien au mémoire de CargoM. Les recommandations qui y sont faites sont pertinentes et elles reflètent la vision de la communauté d'affaires de l'Est de Montréal.

La CCEM joint sa voix à CargoM pour réitérer l'importance du Port de Montréal pour l'économie de la métropole et pour les entreprises montréalaises. Conséquemment, la Stratégie centre-ville doit faire en sorte de soutenir cette infrastructure, notamment en protégeant son territoire, ses accès ferroviaires ainsi qu'en favorisant la fluidité du transport routier.

Par souci de cohérence, la CCEM croit également que la Stratégie centre-ville doit s'inscrire dans les autres initiatives économiques qui touchent ce secteur, comme la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, la création d'une zone industrialo-portuaire ainsi que la mise en place d'un pôle logistique dans l'est de Montréal.

Je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs, nos salutations distinguées.

Le président-directeur général par intérim,

Carl Poulin

5600, rue Hochelaga, bureau 100  
Montréal (Québec) H1N 3L7  
Téléphone 514 354-5378  
www.ccemontreal.ca

**Présidente du conseil  
d'administration**

**Louise Roby**  
Mazars

**Président-directeur général  
par intérim**

**Carl Poulin**  
CCEM

**Vice-président**

**Réal Couture**  
Administration portuaire de  
Montréal

**Secrétaire**

**Guy Laganière**  
Groupe C. Laganière

**Trésorier**

**Rafal Kuczynski**  
Lacharité McComber Kuczynski

**Président sortant**

**Alain Dulong**  
L'Édition des gens d'affaires

**Pierre Bélanger**

Fondation de l'UQAM

**Carole Bellon**

Le Groupe Bellon Prestige

**Sylvie Boivin**

L'Unité d'intervention mobile  
l'Anonyme

**Luc Bourgoin**

Association de la construction du  
Québec

**André Brunelle**

Association industrielle de l'Est  
de Montréal

**Éric Caputo**

Sanimax

**Steve Desgagné**

BCE

**Audrée Desrochers**

Janson, Larente, Roy Avocats

**Jacques Dupras**

Le 5600.com

**Marie-Claude Durand**

Hydro-Québec

**Tommy Fréchette**

PME INTER Notaires Montréal

**Jocelyn Gagnon**

Dionne + Gagnon services conseils

**Lyne Groulx**

AtmanCo

**Malika Habel**

Collège de Maisonneuve

**Denis Julien**

Banque Laurentienne du Canada

**François-Xavier Lemay**

BDC

**Dino Masciotra**

Demers Beaulne

**Guy Nadeau**

Desjardins Entreprises - Est de  
Montréal

**Yves Pelletier**

Courrier Plus

**Denis Risler**

NovaVision

**Nicole Rouillier**

Groupe Conseil Nicole Rouillier

**Michel Tourangeau**

Lapointe Rosenstein Marchand

Melançon, S.E.N.C.R.L.

**Patrick Turmel**

Banque Nationale

**Joëlle Vincent**

VIA CONSEIL