

**SECTEUR ASSOMPTION SUD – LONGUE-POINTE :
VISION D’AVENIR POUR UN SECTEUR INDUSTRIEL ET PORTUAIRE
AU CARACTÈRE RÉSOLUMENT URBAIN ET INNOVANT**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR
LA CHAMBRE DE COMMERCE DE L’EST DE MONTRÉAL
DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE TENUE PAR L'OCPM
SUR LE SECTEUR ASSOMPTION SUD – LONGUE-POINTE**

18 AVRIL 2019

LE SECTEUR ASSOMPTION SUD – LONGUE-POINTE, UN MILIEU ÉCONOMIQUE STRATÉGIQUE AUX ABORDS DU PORT DE MONTRÉAL

Le secteur Assomption Sud-Longue Pointe a connu une longue et riche histoire en tant que secteur industriel et moteur de développement économique. Son développement a commencé avec la deuxième vague d'industrialisation, vers la fin du XIX siècle, avec l'arrivée des voies ferrées et les premières industries, et s'est poursuivi durant le XX siècle avec l'arrivée du tramway, plusieurs autres industries et la base militaire, la construction des terminaux à conteneurs et la construction des petits quartiers ouvriers.

Avec le développement de la capacité portuaire, le secteur est devenu un hub de transport multimodal grâce à sa proximité des terminaux à conteneurs et à son accès au réseau ferroviaire. Le secteur a perdu plusieurs industries avec la vague de désindustrialisation qui a déferlé à travers les pays occidentaux dans la 2^e moitié du XX^e siècle, conséquence de la mondialisation des chaînes de production. Mais, en contraste avec d'autres secteurs industriels à travers le Québec, ce ralentissement n'a été que temporaire, puisque son emplacement stratégique à proximité du port, a permis de préserver son attractivité au fil du temps.

C'est un immense avantage stratégique que confèrent à ce secteur sa localisation aux abords du port de Montréal et son accès, via le réseau ferroviaire et autoroutier, à un marché de plus de 100 millions de consommateurs dans un rayon de moins de 36 heures.

*« 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 ».*¹

La communauté locale et la Ville de Montréal ont ainsi tout intérêt à créer, dans cette zone, un secteur économique en lien avec les atouts du port et l'intermodalité des transports. Un développement qui ne serait pas complémentaire aux activités du port serait une erreur stratégique considérable. Les avantages associés à l'emplacement du secteur sont tous aussi importants aujourd'hui qu'il y a 100 ans, et sont porteurs d'importantes opportunités de croissance économique et d'innovation.

¹ <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/grandes-orientations/economie/!/developper-des-zones-industriales-portuaires-afin-dameliorer-la-competitivite-de-nos-entreprises/>

*'De tous les ports de la côte est nord-américaine, c'est le Port de Montréal qui offre l'accès le plus direct et le plus économique aux principaux marchés du centre du Canada, du Nord-Est et du Midwest américains.'*²

Le Port est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement des industries et des commerces canadiens et américains en matières premières et produits divers, et un catalyseur d'échanges commerciaux pour l'ensemble de ses clients.³ Il serait opportun que le développement du territoire connexe au Port vise la transformation d'une partie des biens qui transitent par le Port, afin d'y injecter de la valeur ajoutée. Cela permettrait à la fois de créer des emplois et de générer des retombées additionnelles pour l'économie québécoise en captant une valeur ajoutée accrue.

UN SECTEUR URBAIN : UNE GRADATION D'USAGES À FAVORISER

Le caractère urbain du secteur exige qu'une attention particulière soit apportée aux mesures pour assurer une saine cohabitation des usages. Une gradation d'activités et l'aménagement de zones tampons sont des mesures propices à générer une cohabitation plus harmonieuse d'activités urbaines industrielles et résidentielles dans le secteur.

Les problématiques de voisinage entre les résidents et les entreprises deviennent souvent le fardeau des entreprises, et ce, même si leurs activités respectent les normes en vigueur ou même lorsque leur présence est antérieure à celle des résidents. Pour s'assurer que les problèmes de voisinage ne génèrent pas au fil du temps une pression sur les entreprises, nous recommandons l'aménagement de zones tampons entre les secteurs résidentiels et industriels.

Ces zones tampons pourraient être composées de bandes de végétation et/ou comporter des liens de transport actif. Si la zone est assez large, elle pourrait par exemple héberger des commerces, des espaces de bureaux ou des espaces de co-working. De telles zones contribuent à limiter les différentes nuisances (sonores, vue, etc.) pouvant être liées à la présence d'infrastructures routières ou d'industries.

² Site web du Port de Montréal. Consulté le 18 avril 2019 au <https://www.port-montreal.com/fr/commercant-maritime-mondial-communaute.html>

³ Site web du Port de Montréal. Consulté le 18 avril 2019 au <https://www.port-montreal.com/fr/moteur-de-developpement-economique-communaute.html>

UN SECTEUR D'INNOVATION EN LIEN AVEC LA LOGISTIQUE

L'emplacement du secteur industriel dans un cadre urbain à proximité des secteurs résidentiels denses lui confère également un avantage sur le plan de l'attraction et de la rétention du talent dans la mesure où de plus en plus, les gens cherchent à évoluer dans des secteurs multidimensionnels qui permettent une combinaison du 'work, live and play'. Situé à côté d'un quartier dynamique et en plein renouvellement, ainsi que des centres de recherche comme l'Institut de technologie des emballages et du génie alimentaire (ITEGA) et le Centre d'études des procédés chimiques du Québec, le secteur est aussi à proximité des pôles de savoir universitaires dans le centre de Montréal. Ainsi, il est possible d'attirer les meilleurs talents pour y créer un pôle d'innovation en complément aux autres entreprises et industries présentes.

La CCEM est d'avis que la logistique intelligente représente un important vecteur d'innovation dans ce secteur. Des outils propres aux TIC existent afin d'augmenter l'efficacité de la logistique, incluant des logiciels qui font la mesure, optimisent et gèrent les opérations et aident ainsi à réduire les besoins en inventaire, la consommation d'essence, le nombre de kilomètres parcourus et la fréquence des camions qui roulent à vide. En plus des industries manufacturières et d'autres activités plus traditionnelles en lien avec l'importation et l'exportation des biens, ce secteur est tout indiqué pour accueillir des activités de recherche et des entreprises en lien avec la logistique intelligente.

Il y a déjà d'ailleurs quelques initiatives prometteuses en cours :

- Dans le cadre d'un partenariat en intelligence artificielle entre Élément AI et le Port de Montréal, Élément AI a conçu un outil permettant aux camionneurs d'anticiper l'arrivée par bateau de leur chargement, à quelques minutes près, puis de savoir à quelle heure mettre la clé au démarreur pour minimiser le temps d'attente.
- Décathlon, chef de file français des produits de sport, vise ouvrir en 2019 son nouveau centre de distribution canadien situé coin Dickson et Notre-Dame Est, à l'intérieur duquel se trouvera un espace de coworking pour des entreprises et des travailleurs indépendants dans le domaine de la logistique et des transports.

UNE MEILLEURE MOBILITÉ À CHERCHER

Afin de faciliter les déplacements vers et depuis le secteur, de désengorger le réseau routier et d'attirer de la main-d'œuvre et des talents, il est primordial que l'offre des transports en commun et des transports actifs soit bonifiée.

À moyen terme, le redéveloppement du secteur bénéficiera d'un lien structurant en transports en commun sur l'axe de la rue Notre-Dame Est ainsi que des liens nord-sud

pour connecter le secteur aux stations de métro de la ligne verte (Assomption, Cadillac, Langelier et Radisson).

Améliorer la connectivité du secteur avec les quartiers résidentiels environnants et le réseau du métro favoriserait notamment la création d'emplois locaux, car les résidents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et les autres arrondissements avoisinants pourront s'y rendre plus facilement. Il est intéressant de souligner à ce sujet que les résidents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de Rosemont-La Petite-Patrie font une utilisation plus importante que la moyenne des Montréalais des transports en commun, du vélo et de la marche pour se rendre au travail.⁴

AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Chaque jour, 2 500 camions accèdent au port de Montréal pour venir charger ou décharger de la marchandise. La congestion routière et le fait que les infrastructures routières du secteur ne sont pas adaptées à un tel achalandage de poids lourds entraînent d'importantes pertes en efficacité pour le transport des marchandises et entraîne des nuisances pour les secteurs avoisinants.

Le prolongement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny vers le port doit se réaliser rapidement, car ce projet permettra de retirer près de 1 700 camions de la rue Notre-Dame Est, de sauver temps et argent en plus de réduire significativement les émissions de GES. Le Port envisage d'aménager un viaduc pour connecter le port directement à ce prolongement de Souigny, ce qui réduira encore plus le temps d'attente des camions et permettra une circulation plus fluide sur la rue Notre Dame Est.

Il faut également poursuivre le réaménagement et la modernisation de la rue Notre Dame Est, l'épine dorsale du secteur, pour améliorer la fluidité du transport des personnes (transports en commun, transports actifs, automobiles) et des marchandises. Une rue Notre Dame Est moderne, belle et fonctionnelle contribuera à renouveler l'image du secteur et facilitera les déplacements dans leur ensemble.

DOTER LE SECTEUR D'UNE SIGNATURE VISUELLE EN LIEN AVEC SON HISTOIRE ET SES FORCES

On entend par signature visuelle la représentation physique de l'identité d'un lieu. La signature visuelle s'exprime à travers une série de codes graphiques (signes, formes,

⁴ Statistiques Canada, recensement de 2016. Données compilées par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

couleurs, etc.) et d'aménagements (mobilier, marquages, installations, etc.) en rapport avec le lieu en question. Elle est importante pour révéler l'identité d'un lieu et pour communiquer son caractère unique.

Nous sommes d'avis qu'une signature visuelle en lien avec le caractère industriel et portuaire, mais urbain et innovant, du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe permettra de mettre en valeur la nature unique de ce lieu et son riche patrimoine industriel. Cette identité visuelle pourrait incorporer l'art mural (street art) et des matériaux comme le fer et le béton qui rappelle les aspects ferroviaire et portuaire du secteur et son caractère innovant et ouvert vers le monde.

L'art mural est en plein essor à Montréal. Le collectif ASHOP, qui a établi ses quartiers généraux dans Hochelaga-Maisonneuve, constitue un exemple de regroupement qui pourrait être mis à contribution pour renouveler l'image du secteur. La vision artistique de ce groupe d'artistes locaux, dont la renommée dépasse nos frontières, est celle d'une revitalisation qui met en valeur la réalité urbaine et industrielle d'un lieu :

« Nous, on offre une forme de revitalisation qui ne nécessite pas de tout jeter à terre : on prend ce qui est déjà là, on le recycle, on réutilise, on le revalorise. Ça rajoute une valeur artistique, culturelle. Ça rajoute même une valeur économique! »⁵

Nous pouvons imaginer les futurs liens piétonniers et cyclables du secteur agrémentés de murales urbaines, attribuant une ambiance créative et branchée au secteur et à ses nouveaux milieux de travail. On peut s'inspirer par exemple du projet Atlanta Beltline, un réseau de sentiers à usages multiples développés à travers un secteur industriel de la ville d'Atlanta (état de Georgia).

⁵ Bouchard, M. 2014. (Re)Faire le mur, Quartier Hochelaga: <http://www.quartierhochelaga.com/refaire-mur/>



Atlanta Beltline, City of Atlanta, Georgia - Un réseau de sentiers à usages multiples développés à travers un secteur industriel de la ville d'Atlanta

Par ailleurs, une utilisation novatrice des conteneurs ferait un clin d'œil à la présence du Port, témoignant de son importance pour la vitalité économique et sociale du secteur. À titre d'exemple, la murale sur un conteneur utilitaire qui a été installé au parc du Pélican par l'Arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie afin de faciliter la logistique événementielle fait le bonheur des résidents et des visiteurs.⁶

Il existe par ailleurs de nombreux exemples inspirants d'applications artistiques ou architecturales de conteneurs. Nous en présentons quelques-unes ci-dessous.

⁶ Rue Masson, 2016. Un conteneur qui dérange transformé en œuvre d'art public:
<http://ruemasson.com/2016/08/02/un-conteneur-qui-derange-transforme-en-oeuvre-dart-public/>



- (1) Marché urbain à Phoenix, Arizona
- (2) Le North West Walls, une l'installation artistique permanente (repeint chaque année) à Werchter, Belgique
- (1) Bâtiment fabriqué à partir des conteneurs, Allemagne

EN CONCLUSION

Le secteur Assomption Sud-Longue Pointe possède un immense avantage en raison de sa localisation aux abords du port de Montréal, un atout stratégique sur lequel il faut miser pour consolider le positionnement économique de la métropole et le développement socioéconomique de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Afin de saisir

tout le potentiel du développement du secteur, dans une perspective de développement durable, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal est d'avis que la vision de développement de ce secteur stratégique devrait être orientée vers les objectifs suivants :

- Développement économique en lien avec les atouts du port et de l'intermodalité des transports;
- Développement de la filière de la logistique intelligente ;
- Développement d'une filière permettant la transformation de biens transigés par le Port de Montréal afin de capter une plus-value plus importante dans l'économie montréalaise;
- Création d'emplois locaux ;
- Création de zones tampons permettant la gradation des usages entre les zones industrielles et les zones résidentielles;
- Mobilité durable ;
- Fluidité du transport des marchandises transitant par le port ;
- Une signature visuelle en lien avec le caractère industriel, portuaire, urbain et innovant du secteur.

À PROPOS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE L'EST DE MONTRÉAL

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal (CCEM) a pour mission de défendre et de promouvoir les intérêts socioéconomiques de ses 1 250 membres et des 32 000 entreprises situées à l'est du boulevard St-Laurent sur l'île de Montréal. Couvrant un territoire composé de 850 000 habitants et de 400 000 emplois, la Chambre représente un milieu économique diversifié disposant d'opportunités de croissance importantes.