

Consultation sur le projet de la Cité de la logistique

Rapport

Présenté à :

Réal Ménard

Maire

Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

10 mars 2017



Faits saillants

Voici les faits saillants de la consultation s'articulant autour de trois grandes orientations qui se sont dégagées de la consultation :

Une plus grande place pour les citoyens dans la démarche de planification

- La démarche de consultation mise en place par l'arrondissement a été considérée par plusieurs comme insuffisante.
- Le peu de temps accordé aux participants pour se préparer à la journée de consultation de même que pour déposer leur mémoire a également été souligné par les participants.
- Plusieurs ont souhaité que l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) soit saisi du dossier pour mener une consultation sur l'avenir de ce secteur.
- L'information mise à dispositions des citoyens n'était pas suffisante pour participer pleinement à la consultation, selon les participants.
- Au-delà de la consultation du 28 janvier et de celles qui viendront, les participants ont dit souhaiter être impliqués en continu dans la planification et la gestion de leur milieu de vie.
- Plusieurs estimaient que le Plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA) n'était pas assez englobant et souhaitait une planification élargie.

Une obligation de gérer consciencieusement et rigoureusement les impacts et des aménagements audacieux, axés sur le développement durable

- Les participants ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'augmentation des nuisances dans les secteurs à proximité de la Cité de la logistique
- Il a été rappelé que les secteurs habités autour du projet de la Cité de la logistique devaient déjà composer avec des nuisances liées à la proximité d'infrastructures majeures (autoroutes, voies ferrées et port).
- Une des conditions de cohabitation harmonieuse qui s'est dégagée de la consultation de manière consensuelle est la nécessité de planifier une Cité de la logistique verdoyante.
- Plus spécifiquement, l'idée d'une zone tampon entre les industries de la Cité de la logistique et les résidences a été évoquée à de nombreuses reprises.
- Outre l'ajout d'espaces verts, la conservation ou la mise en valeur d'éléments déjà présents sur le territoire de la Cité de la logistique a été proposée par de plusieurs.
- Les participants ont été nombreux à évoquer différentes exigences environnementales pour les entreprises : aménagements paysagers des terrains, toits verts ou blancs, surfaces de stationnement perméables, gestion des eaux pluviales, etc.
- Des participants ont souhaité que le secteur de la Cité de la logistique soit bien desservi par les transports collectifs et en infrastructures cyclables et piétonnes sécuritaires.
- Enfin, de nombreux participants estiment qu'un parc industriel moderne et durable nécessite une certaine mixité des fonctions.

Les citoyens de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve au cœur d'un nouveau pôle économique

- La Cité de la logistique est une occasion est à saisir par l'arrondissement pour orienter le développement de la Cité de la logistique vers des activités tournées vers l'avenir, durable et en harmonie avec les quartiers avoisinants.
- Les participants souhaitent que la Cité de la logistique accueille des entreprises génératrices d'emplois, aux profils variés et qu'à compétence égale, les résidents de l'arrondissement soient priorités dans l'embauche de personnel.
- Enfin, les entreprises qui s'installeront dans la Cité de la logistique doivent assumer leur responsabilité sociale, ont tenu à rappeler les participants.

Table des matières

Faits saillants	1
Introduction	3
Territoire à l'étude	4
La démarche de consultation	5
Le déroulement de la consultation	6
La rédaction du rapport	7
Les résultats	8
Une plus grande place pour les citoyens dans la démarche de planification	9
Une obligation de gérer consciencieusement et rigoureusement les impacts et des aménagements audacieux, axés sur le développement durable	11
Les citoyens de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve au cœur d'un nouveau pôle économique	14
Conclusion	16
Annexe 1- Déroulement de la journée de consultation	17
Annexe 2 - Mémoires contributions écrites	18

Introduction

Ciblé comme faisant partie d'une zone industrialo-portuaire (ZIP) dans le cadre de sa stratégie maritime par le gouvernement du Québec, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve souhaite encadrer le développement du secteur de la Cité de la logistique situé au sud du boulevard de l'Assomption, entre l'avenue Souigny et le Port de Montréal; l'autoroute 25 et les résidences du quartier Hochelaga-Maisonneuve. C'est dans ce contexte que depuis quelques mois, une révision réglementaire des terrains industriels situés dans le secteur de la Cité de la logistique a été entamée. Après avoir adopté un règlement modifiant les usages permis sur le territoire du secteur prohibant les activités d'entreposage extérieur, l'arrondissement a retardé l'adoption d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour tenir une consultation au préalable.

Le 2 novembre 2016, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve a mandaté l'Institut du Nouveau Monde (INM) pour le design et l'animation d'une démarche de consultation publique pour le secteur de la Cité de la logistique. Cette démarche avait trois principaux objectifs :

1. Informer les participants des enjeux liés au développement de la Cité de la logistique;
2. Dégager des éléments de vision qui permettront à l'arrondissement et à la Ville de Montréal d'orienter la planification du secteur;
3. Recueillir les propositions de la population en matière d'intégration et de cohabitation harmonieuses dans le secteur (environnement, architecture), de développement économique et de création d'emplois.

L'équipe pilotant la démarche de consultation :

Pour l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve :

- Myriame Beaudoin, directrice aménagement urbain et services aux entreprises
- Réjean Boisvert, chef de la division d'urbanisme, Direction aménagement urbain et services aux entreprises
- Renaud Fortin, commissaire au développement économique, Direction aménagement urbain et services aux entreprises

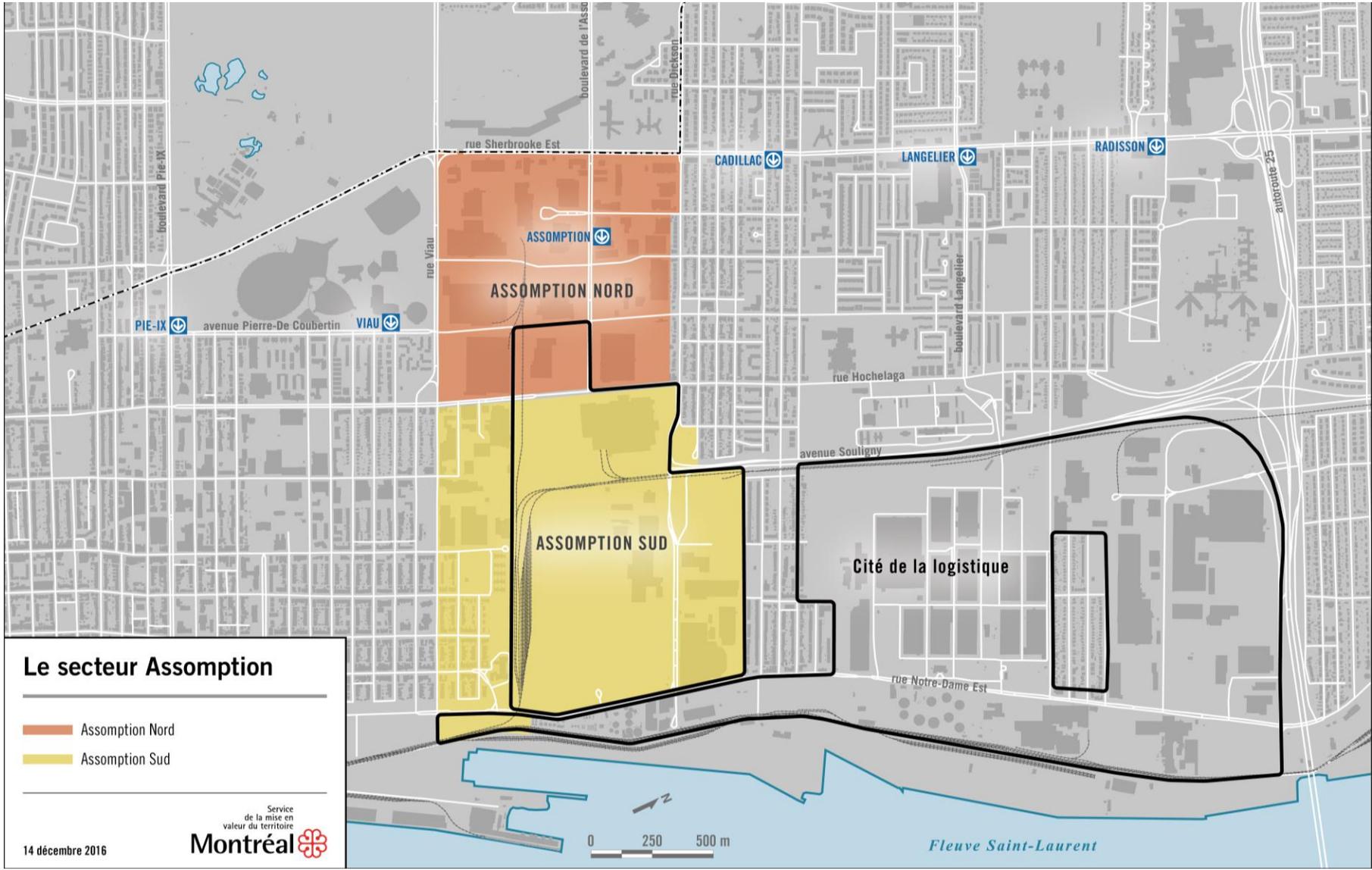
Pour la Ville de Montréal :

- Alain Houde, directeur par intérim, Service du développement économique
- Richard Arteau, Conseiller économique, Service du développement économique
- Érik Provost, conseiller en aménagement - chef d'équipe, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire
- Charlotte Horny, conseillère en aménagement, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire
- Daniel Beaulieu, ingénieur, Service des infrastructures, voirie et transport

Pour l'Institut du Nouveau Monde :

- Julie Caron-Malenfant, directrice générale adjointe
- Liane Morin, chargée de projet
- Stéphanie Wells, chargée de projet

Territoire à l'étude



La démarche de consultation

Les étapes :

1. Rencontre du groupe de référence, 10 décembre 2016
2. Conférence de presse et dévoilement des outils, 12 janvier 2017
3. Journée de consultation, 28 janvier 2017
4. Dépôt des mémoires et contributions écrites, date limite le 13 février 2017

1. Rencontre du groupe de référence

Un groupe de référence a été réuni avec l'objectif d'avoir un regard externe sur les outils développés, soit le déroulement préliminaire prévu de la consultation et le projet de cahier du participant, en vue de les bonifier. Il était constitué de citoyens, de représentants d'organismes et d'entreprises dans l'objectif de correspondre à la variété des intérêts en présence. Le groupe de référence s'est réuni le 16 décembre 2016. Les personnes suivantes étaient présentes :

- Josée Boucher, citoyenne
- Mathieu Charbonneau, Cargo M
- Daniel Dagenais, Port de Montréal
- Mireille Giroux, Mercier Ouest, Quartier en santé
- David Labrosse, Chambre de Commerce de l'Est de Montréal
- Anne Larivière, citoyenne
- Pierre Lessard-Blais, SDC Les Promenades Hochelaga-Maisonneuve
- Charles Raymond, Ray-Mont Logistics
- Michel Roy, Table de Quartier Hochelaga-Maisonneuve

2. Conférence de presse et dévoilement des outils

Le 2 novembre 2016, le maire d'arrondissement a annoncé la tenue d'une journée de consultation qui aurait lieu le 28 janvier 2017. La démarche de consultation a été officiellement lancée le 12 janvier 2017 lors d'une conférence de presse, lors de laquelle le [cahier du participant](#) de même que le déroulement de la journée de consultation ont été présentés.

3. Journée de consultation

La journée de consultation s'est tenue le samedi 28 janvier 2017 de 9 h 30 à 16 h 20 au Plaza Hôtel Universel (5000, rue Sherbrooke Est). Au total, 179 personnes y ont participé. La journée s'est déroulée en deux temps. En avant-midi, une séance d'information sur le concept de Cité logistique suivie d'une période de questions/réponses avec les participants, et en après-midi, des ateliers de travail et une plénière (le déroulement de la journée se trouve en Annexe 1).

Pendant la séance d'information, M. Renaud Fortin, commissaire au développement économique, et M. Réjean Boisvert, chef de la division d'urbanisme, ont tous deux présenté l'historique du secteur, la réglementation et une mise en contexte de la planification de la Cité de la logistique. M. Marc Beauchamp, vice-président et associé au Groupe CAI Global, a quant à lui, présenté l'étude de positionnement économique du projet la Cité de la logistique. Ensuite, le micro était ouvert aux personnes dans la salle qui désiraient poser des questions sur l'information présentée. 25 participants se sont exprimés au cours de cette période. Initialement prévue de 11 h à 12 h, la période de questions s'est poursuivie jusqu'à 12 h 30 pour laisser l'occasion au plus grand nombre de personnes de prendre la parole.

En après-midi, accompagnés d'animateurs de tables, les participants ont travaillé en petits groupes. Ils devaient répondre à la question suivante: quelles sont les conditions d'une cohabitation harmonieuse de la Cité de la logistique avec les résidents du quartier, en matière :

1. environnementale?
2. sociale?
3. économique?
4. autre?

Le fruit des réflexions de chacune des tables a été partagé en plénière. Pour clore la consultation, les participants ont, de nouveau en petits groupes, travaillé à identifier trois éléments de vision à retenir afin d'orienter la planification du secteur de la future Cité de la logistique. Ces éléments ont été enfin priorisés à main levée.

4. Dépôt des mémoires et contributions écrites

Les citoyens qui le désiraient ont également pu participer à la consultation en partageant leurs commentaires à l'écrit par courriel. Initialement prévue pour le 31 janvier 2017, la date limite de dépôt des commentaires a été repoussée au 13 février 2017 à la demande des participants à la consultation. Les participants ont donc pu déposer des mémoires du 12 janvier au 13 février 2017. Au total, 30 mémoires ou contributions écrites ont été recueillis (la liste des mémoires et contributions écrites se trouve en Annexe 2).

Parallèlement à cette démarche de consultation, des citoyens ont décidé d'exercer leur **droit d'initiative**¹ en matière de consultation publique et ont lancé une pétition appelant à une consultation de plus grande envergure, menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Déposée le 26 octobre 2016, la demande a été jugée recevable par l'arrondissement. Les citoyens avaient 90 jours (du 20 décembre 2016 au 20 mars 2017) pour récolter 5000 signatures. Le 15 février 2017, M. Réal Ménard, maire de l'arrondissement, annonçait qu'il accédait à la demande des citoyens de mandater l'OCPM, via le comité exécutif de la Ville de Montréal, de tenir une consultation sur le secteur de la Cité de la logistique.

L'arrondissement a également annoncé qu'elle tiendra une consultation publique le 23 mars prochain sur le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) du secteur de la Cité de la logistique.

Le déroulement de la consultation

La consultation du 28 janvier 2017 s'est déroulée dans une atmosphère relativement tendue. De nombreux citoyens préoccupés étaient présents et ont exprimé leurs inquiétudes face au processus mené par l'arrondissement. Ils ont émis des doutes quant à la valeur de l'exercice participatif auquel ils prenaient part, sur l'impact réel de leur participation sur la prise de décision de même que sur le manque de temps pour prendre connaissance de la documentation disponible. La demande d'une consultation à l'OCPM a teinté l'ensemble des activités de la journée. Bien que les interventions et discussions se soient déroulées sommes toutes dans le respect, un climat de méfiance envers l'arrondissement et les endosseurs de la Cité de la logistique était bien palpable.

Ce sentiment de frustration exprimé lors de la journée de consultation s'est également retrouvé dans les mémoires et contributions écrites reçus. Néanmoins, une variété de points de vue s'y est aussi exprimée, composant le portrait global de la démarche.

¹ Pour plus d'information sur le droit d'initiative :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6578,56915583&_dad=portal&_schema=PORTAL

La rédaction du rapport

Pour rédiger ce rapport, l'INM a procédé à la lecture et à l'analyse de l'ensemble des propositions recueillies lors de la journée de consultation et des mémoires et commentaires déposés. Au-delà d'une analyse de la récurrence des points de vue exprimés, une appréciation qualitative des contenus a également été appliquée pour refléter les nuances et la diversité des contributions.

Le mandat confié à l'INM n'incluait pas ni de vérifier si les commentaires des citoyens s'appuyaient sur des données scientifiques indépendantes, ni d'en faire une évaluation factuelle. De même, il n'appartenait pas à l'INM de porter un jugement sur la pertinence des commentaires émis par les citoyens, mais plutôt d'en faire la synthèse tout en faisant ressortir les tendances et les points de convergences et de divergences.

Les citations qui ponctuent le rapport ont été choisies pour leur valeur illustrative et représentative des préoccupations de plusieurs citoyens.

Le rapport s'articule autour de trois grandes orientations qui se sont dégagées des propos des participants à la consultation:

- Une plus grande place pour les citoyens dans la démarche de planification
- Les citoyens de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve au cœur du nouveau pôle économique
- Une obligation de gérer consciencieusement et rigoureusement les impacts et des aménagements audacieux, axés sur le développement durable

Dans le présent rapport, l'utilisation du genre masculin a été adoptée à titre épïcène.



Les résultats



Une plus grande place pour les citoyens dans la démarche de planification

« Les résidents, vos citoyens, doivent impérativement être au cœur de ce projet et faire partie de vos plans. »²

Une consultation insuffisante

La démarche de consultation mise en place par l'arrondissement a été considérée par plusieurs comme insuffisante. Près de la moitié des mémoires déposés et de nombreux commentaires recueillis lors de la journée de consultation ont ciblé plusieurs faiblesses à la démarche.

Le peu de temps accordé aux participants pour se préparer à la journée de consultation de même que pour déposer leur mémoire a également été souligné par les participants. La journée de consultation s'est tenue le 28 janvier 2017, soit 16 jours après son annonce. Si le délai minimal de l'annonce de deux semaines avant l'activité a été respecté, le document de l'étude de positionnement économique de CAI Global pour le secteur de la Cité de la logistique n'a été rendu public que quelques jours avant la consultation laissant peu de temps aux participants pour en prendre connaissance. Par ailleurs, le délai initial de deux semaines et demie (jusqu'au 31 janvier 2017) pour le dépôt des mémoires a été jugé insuffisant par plusieurs participants. Suite à plusieurs commentaires à ce sujet lors de la journée de consultation, l'arrondissement a annoncé le 31 janvier que la date butoir était reportée de deux semaines et que les citoyens et organisations avaient jusqu'au 13 février pour déposer leur mémoire.

Enfin, plusieurs participants ont souhaité que l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) soit saisi du dossier pour mener une consultation sur l'avenir de ce secteur. Rappelons que des citoyens ont utilisé à leur droit d'initiative citoyenne pour la tenue d'une consultation publique et que lors de la journée de consultation du 28 janvier, comme pour toute la période de dépôt des mémoires, la mobilisation pour la pétition était en court. C'est le 15 février que l'arrondissement a annoncé qu'un mandat de consultation sur le secteur de la Cité de la logistique serait confié à l'OCPM.

Une information incomplète

Selon les participants, l'information mise à dispositions des citoyens n'était pas suffisante pour participer pleinement à la consultation. Plusieurs des questions posées lors de la journée de consultation n'ont pas pu être répondues par les intervenants sur place. Des informations manquantes ciblées par les participants ainsi qu'une étude d'impacts du projet de la Cité de la logistique ont été réclamées : impacts sur l'augmentation du trafic routier et du trafic ferroviaire, de même que les impacts sur les nuisances dans le secteur (bruit, poussière, qualité de l'air, etc.). De plus, plusieurs participants ont déploré que les informations sur les projets de prolongement de Souigny et de l'Assomption ne soient pas disponibles alors qu'ils estiment qu'ils sont intimement liés à l'actuel projet de la Cité de la logistique. De la même manière, il a été déploré que le ministère des Transports du Québec ne fût pas présent lors de la journée de consultation et que le Canadien National et le Port de Montréal n'aient pas été interpellés pour répondre aux questions malgré leur présence dans la salle, alors qu'ils sont d'importants acteurs du territoire.

Volonté citoyenne d'implication en continu

Au-delà de la consultation du 28 janvier et de celles à venir, les participants ont dit souhaiter être impliqués en continu dans la planification et la gestion de leur milieu de vie. Ils souhaitent que les canaux de communication

² Mémoire de Jean-François Lizé et Annie Larouche

demeurent ouverts entre l'arrondissement, les citoyens, les organisations et les entreprises (celles déjà présentes comme celles à venir).

Ces canaux de communications se traduisent en deux principaux éléments selon ces participants. Dans un premier temps, ils souhaitent la présence d'une ou plusieurs instances permettant la discussion et le partage d'information. Cette instance pourrait prendre plusieurs formes. Il pourrait s'agir d'une d'un comité de surveillance, d'un comité de bon voisinage, d'un comité conseil ou encore d'une table de concertation. Les participants

« Il est important d'offrir un espace de dialogue qui permettra de prendre en compte les craintes exprimées et les incidences négatives des impacts du projet de la Cité de la logistique sur le milieu urbain. »³

souhaitent qu'il s'agisse d'un espace d'échanges pour améliorer la cohabitation au sein du même milieu. Dans un deuxième temps, plusieurs participants ont souhaité un partage d'information en continu concernant le projet par l'arrondissement. L'objectif est que les impacts (trafic, qualité de l'air, bruits, etc.) soient mesurés, que l'arrondissement en assure le monitoring et que l'information soit partagée aux citoyens.

Une planification élargie

Plusieurs participants se sont questionnés sur l'outil de planification choisi par l'arrondissement pour le secteur de la Cité de la logistique, soit le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Près d'une quinzaine de commentaires recueillis (provenant autant de la journée de consultation que des mémoires) estimaient que l'outil n'était pas assez englobant. À leur sens, un programme particulier d'urbanisme (PPU) serait plus approprié pour la planification du secteur. De plus, la planification élargie devrait prendre en compte des éléments faisant partie intégrante des dynamiques du secteur, soit le PPU Assomption Nord, les différents réseaux de circulation (transport automobile, de marchandises, collectifs et actifs) de même que les interfaces avec les installations du Port de Montréal.

³ Mémoire du Comité ZIP Jacques-Cartier

Une obligation de gérer consciencieusement et rigoureusement les impacts et des aménagements audacieux, axés sur le développement durable

« En 2017, le souci de préserver, voire d'améliorer les conditions de vie des résidents doit guider les décideurs. »⁴

Camionnage, poussières et bruit : de sérieuses inquiétudes exprimées

Les participants ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'augmentation des nuisances dans les secteurs à proximité de la Cité de la logistique, la crainte d'une augmentation significative du camionnage étant la principale évoquée. Lors de la journée de consultation, 9 tables sur 10 en ont fait mention et près du tiers des mémoires et commentaires déposés. S'il a été évoqué par des acteurs économiques (Cargo M et Ray-Mont Logistique) que la Cité de la logistique pourrait à terme réduire certains mouvements pendulaires de camions sur certains axes, la majorité des participants ont transmis leur crainte d'une augmentation du trafic de camions. Les impacts négatifs potentiels sur la qualité de l'air, sur le bruit et la sécurité des usagers de la route, principalement les piétons et cyclistes ont été évoqués par les participants. La préoccupation de voir les problèmes de congestion s'envenimer sur les réseaux autoroutiers à proximité, principalement sur l'autoroute 25, alors qu'ils estiment qu'ils sont déjà à l'état de saturation a également fait l'objet de commentaires des participants.

Les participants ont également soulevé à de nombreuses reprises le manque d'information et de données sur les impacts potentiels de la Cité de la logistique, entre autres en ce qui concerne la question de l'augmentation du trafic routier dans le secteur. Davantage d'information a également été demandée concernant les impacts sur la qualité de l'air, le bruit et le trafic ferroviaire.

Plusieurs ont noté que les secteurs habités autour du projet de la Cité de la logistique devaient déjà composer avec des nuisances liées à la proximité d'infrastructures majeures (autoroutes, voies ferrées et port): bruits, poussières, fines particules, îlots de chaleur, etc. Des participants ont par le fait même noté que ces nuisances ont des impacts sur la santé des résidents. Si quelques participants ont fait valoir que les mesures de mitigation ne devraient pas être un frein au développement du projet, la grande majorité estime que l'aménagement de la Cité de la logistique ne doit pas venir dégrader la situation actuelle.

Plusieurs pistes de solutions ont été partagées par les participants quant à l'enjeu des nuisances :

- Réduire les limites de vitesse;
- Contrôler plus sévèrement, par les autorités, le respect des normes actuelles en matière de nuisance et plus particulièrement le bruit des freins des camions;
- Prévoir des voies réservées aux camions ou encore des voies de contournement;
- Revoir la configuration générale des dynamiques du transport pour en limiter les impacts sur le secteur, notamment en lien avec le prolongement des boulevards de Souigny et de l'Assomption
- Soutenir l'électrification des transports pour les entreprises qui s'installeraient dans la Cité.

Verdissement, espaces verts et pratiques écoresponsables : des éléments essentiels

Une des conditions de cohabitation harmonieuse qui s'est dégagée de la consultation de manière consensuelle est la nécessité de planifier une Cité de la logistique verdoyante. Cette condition s'est imposée à plusieurs des participants comme une solution aux nuisances potentielles de la Cité de la logistique et à celles que les résidents vivent déjà quotidiennement (mauvaise qualité de l'air, poussières, bruit, îlots de chaleurs, etc.).

⁴ Mémoire de Mercier-Ouest Quartier en santé

De manière globale, les participants ont souhaité que l'arrondissement planifie au sein de la Cité de la logistique de même que dans le secteur avoisinant, des aménagements paysagers soignés, la plantation d'arbres matures et des espaces verts qui pourront desservir les travailleurs et résidents.

Plus spécifiquement, l'idée d'une zone tampon entre les industries de la Cité de la logistique et les résidences a été évoquée à de nombreuses reprises (8 tables sur 10 à la journée de consultation et 7 mémoires). Selon les idées partagées, cette zone tampon pourrait prendre la forme d'un espace verdoyant composé d'une végétation dense, d'une butte ou encore d'un mur végétalisé. Cette zone tampon pourrait également prendre la forme d'une transition entre industries et résidences en y insérant des activités dont l'interface est plus harmonieuse avec l'usage résidentiel, tel que des commerces, des services ou des bureaux.

« La proximité du fleuve est territoire identitaire pour le port et les Montréalais. Ce secteur est une véritable entrée de quartier vers Mercier-Est, via Notre-Dame, le chemin du Roy. La médiocrité actuelle des lieux est indigne de leur valeur historique et symbolique. »⁵

Outre l'ajout d'espaces verts, la conservation ou la mise en valeur d'éléments déjà présents sur le territoire de la Cité de la logistique a été proposée par de plusieurs participants. La réhabilitation et la mise en valeur du ruisseau Molson de même que la conservation d'espaces boisés déjà existants devraient selon eux faire partie de cette stratégie de verdissement. Une mise en valeur d'éléments du paysage fluvial et portuaire, perçus par les participants comme inaccessibles, a également été proposée par l'entremise d'une butte ou d'un belvédère qui permettrait de prolonger la vue vers ces ceux-ci.

Enfin, les participants ont mentionné qu'il n'en revenait pas uniquement à l'arrondissement de créer un milieu où la mise en valeur de l'environnement est préconisée. Les entreprises doivent également mettre la main à la pâte pour faire de ce lieu un milieu exemplaire en matière environnementale. Les participants ont été nombreux à évoquer différentes exigences environnementales pour les entreprises : aménagements paysagers des terrains, toits verts ou blancs, surfaces de stationnement perméables, gestion des eaux pluviales, etc. L'idée de favoriser des normes environnementales strictes en matière environnementale (LEED, Net Zéro) pour les entreprises venant s'y installer a également été évoquée plusieurs fois (8 mémoires et 3 groupes à la journée de consultation). Certains participants ont mentionné que la qualité architecturale des nouveaux bâtiments devrait faire partie des critères d'évaluation des projets et qu'un souci particulier devrait être porté pour améliorer la qualité des interfaces existantes, notamment avec les installations du Port de Montréal.



Une bonne desserte en transports collectifs et actifs

Des participants ont souhaité que le secteur de la Cité de la logistique soit bien desservi par les transports collectifs. La proximité de la station de métro Assomption représente une opportunité, mais le réseau d'autobus ne doit pas être négligé pour autant et devra desservir convenablement le pôle d'emplois qui sera créé. En ce qui concerne le transport actif, ils ont été nombreux à demander des infrastructures cyclables et piétonnes

⁵ Mémoire de Daniel Chartier

sécuritaires. De plus, l'arrondissement devra s'assurer de bien connecter le réseau cyclable de la Cité de la logistique à celui de la métropole. La Cité de la logistique a été perçue par quelques participants comme une opportunité de connecter les quartiers, d'est en ouest, entre autres, en complétant le réseau cyclable de l'arrondissement de même qu'une occasion de sécuriser le lien existant, celui de la rue Notre-Dame.

Une Cité aux fonctions diverses

La Cité de la logistique est une zone industrielle. Néanmoins, de nombreux participants estiment qu'un parc industriel moderne et durable nécessite une certaine mixité des fonctions, en contraste avec les parcs mono-industriels du 20^e siècle. Près du tiers des mémoires et plusieurs commentaires recueillis lors de la journée de consultation, proposent que la Cité de la logistique soit ouverte sur les quartiers avoisinants et qu'elle soit composée, outre des industries, de commerces, de bureaux, de résidences dans des secteurs appropriés et de services pouvant desservir la population locale et les travailleurs de la Cité de la logistique. Espaces à vocation communautaire, espaces de « coworking », équipements sportifs, centre culturel, garderies, restaurants, etc., les participants imaginent un milieu complet et multifonctionnel. Par ailleurs, que ce soit à travers un centre d'interprétation de l'histoire ou encore par un parcours terrain, l'idée de commémorer l'histoire des lieux et de mettre en valeur le patrimoine est également revenue à quelques reprises.

Les citoyens de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve au cœur d'un nouveau pôle économique

« Le projet à tout pour devenir un levier majeur de revitalisation pour le quartier et de croissance économique pour la ville et la province. »⁶

La Cité de la logistique : une opportunité de vitalité économique

Plus du tiers des mémoires déposés conçoivent la Cité de la logistique comme une opportunité de vitalité économique pour l'arrondissement. Le lieu est stratégique mentionnent-ils. Le Port de Montréal, les voies ferrées du Canadien National (CN) et l'autoroute 25 sont autant d'ingrédients qui font de ces terrains industriels désaffectés un attrait pour des investissements économiques.

Si quelques participants à la journée de consultation estiment que les contraintes imposées par l'arrondissement en termes de réglementation peuvent représenter un obstacle aux investisseurs, la majorité juge plutôt qu'il s'agit d'une occasion d'encadrer un développement qui devra être exemplaire. Les participants ont dit connaître les conséquences que peut entraîner la chute d'une industrie pour un quartier, plusieurs l'ayant même vécu dans Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Pour cette raison, ils estiment que les activités qui s'installeront à la Cité de la logistique doivent être prometteuses et innovantes. En bref, le lieu est stratégique et le potentiel économique est grand. L'occasion est à saisir par l'arrondissement pour orienter le développement de la Cité de la logistique vers des activités tournées vers l'avenir, durable et en harmonie avec les quartiers avoisinants. Dans plusieurs mémoires déposés des secteurs industriels exemplaires ont été cités et en souhaitant que la Cité de la logistique devienne cet exemple à citer.⁷

« Nous avons la formidable opportunité de faire de la Cité de la logistique un projet précurseur dans le domaine avec une vision environnementale importante. »⁷

Des emplois pour les résidents du secteur

Après la perte de nombreux emplois dans le secteur au cours des dernières années, les participants se sont montrés généralement intéressés à l'arrivée de nouvelles possibilités d'emplois. Certains ont fait preuve de scepticisme quant au nombre d'emplois qui pourront potentiellement être créés à terme dans la Cité de la logistique (le nombre calculé par l'arrondissement est de 2 500 à 3 600 emplois), craignant que les opérations de la logistique soient automatisées. Néanmoins, la grande majorité des participants (à la journée de consultation, comme ceux qui ont déposé des mémoires) a dit souhaiter que ces emplois se concrétisent. Deux éléments ressortent de cette volonté d'accueillir des entreprises génératrices d'emplois. D'abord, qu'il s'agisse d'emplois aux profils variés, autant pour des ouvriers que des ingénieurs. Puis, qu'à compétence égale, les résidents de l'arrondissement soient priorisés dans l'embauche de personnel sur le site de la Cité de la logistique. Les participants souhaitent qu'il y ait un gain dans ce projet pour les résidents du secteur. Des emplois stables, bien rémunérés et variés pourraient répondre en partie à cette aspiration.

Des entreprises impliquées dans leur milieu

Les entreprises qui s'installeront dans la Cité de la logistique doivent assumer leur responsabilité sociale, ont tenu à rappeler les participants à la consultation et les personnes et organismes ayant déposé des mémoires. Plusieurs idées ont été partagées pour que celles-ci remplissent ce rôle primordial pour une cohabitation harmonieuse :

⁶ Mémoire d'André Cliche

⁷ Mémoire de la SDC Hochelaga-Maisonneuve

- Le développement de liens entre les entreprises et les organismes communautaires de l'arrondissement
- Le développement d'une charte d'engagement des entreprises dans leur milieu
- La création d'un comité d'accueil pour les entreprises qui s'installent dans le secteur
- La création d'un comité de surveillance, d'un comité de bon voisinage, d'un comité conseil ou d'une table de concertation
- Le développement de liens avec les institutions de formation et les organisations d'intégration à l'emploi⁸

« (...) la croissance intelligente doit être durable et inclusive en favorisant la participation des citoyens.. »⁸



⁸ Mémoire de Lemay

Conclusion

Un élément transcende l'ensemble de la démarche de consultation qui a été menée : les citoyens, groupes et organisations de l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve souhaitent faire partie de la planification du secteur de la Cité de la logistique. Les propositions des participants, mais également les craintes qu'ils ont exprimées à travers l'exercice, témoignent d'une volonté de préserver et d'améliorer leur milieu de vie et celui de leurs concitoyens.

Nous espérons que la démarche de consultation du projet de la Cité de la logistique a constitué la première étape d'un dialogue.



Annexe 1- Déroulement de la journée de consultation

9 h 30 – 10 h 00	Accueil des participants
10 h	Début de la journée de consultation
10 h 05	Mot de bienvenue et présentation du déroulement de la journée
10 h 10	Présentation d'information sur le concept de Cité logistique à valeur ajoutée par l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
11 h	Période de questions et d'échanges avec la salle
12 h	Dîner offert par l'arrondissement
13 h	<p>Atelier</p> <p>Quelles sont les conditions d'une cohabitation harmonieuse de la Cité de la logistique avec les résidents du quartier, en matière :</p> <ul style="list-style-type: none"> - environnementale - sociale - économique - Autre ?
14 h 15	Plénière
14 h 45	Pause
15 h 00	Exercice de vision sur la Cité de la logistique
15 h 30	Plénière et priorisation des éléments de vision
16 h	Mot de la fin des participants
16 h 15	Mot de clôture
16 h 20	Fin de la journée de consultation

Annexe 2 - Mémoires et contributions écrites

- Administration portuaire de Montréal. *Perspective de l'Administration portuaire de Montréal sur le Projet de la Cité de la logistique dans l'arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve*, 6 p.
- A.Gagnon, Nickolas. *Pour la création d'un aménagement routier inclusif et moderne*, 5 p.
- Beauchamp, Gilles. *Relier 2 pistes pour une ville active et durable*, 36 p.
- Bourbeau, Julien. *Réhabiliter le ruisseau Molson*, 6 p.
- CarboM, *Pour une Cité de la logistique innovante, prospère et intégrée dans son milieu*, 5 p.
- Chambre de commerce de l'Est de Montréal. *Commentaires de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal sur la future Cité de la logistique*, 5 p.
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *Pour une Cité de la logistique à la hauteur du potentiel de la métropole*, 10 p.
- Chartier, D. *Optimiser les interfaces entre le port de Montréal et Mercier-Est*, 29 p.
- Choquette, Julie. 1 p.
- Clermont, Patricia et Gagnon François. *La Cité de la logistique : Une Cité avec ou sans, et pour ou contre, ses voisins ?* 6 p.
- Cliche, André. *Faire de la Cité de la logistique une réussite totale, tant sur le plan local qu'à l'échelle internationale*. 16 p.
- Collectif en environnement Mercier-est. *Mémoire présenté à l'occasion de la consultation publique concernant le projet de la cité de la logistique*, 4 p.
- Comité ZIP Jacques-Cartier. *Un projet novateur qui doit ouvrir la voie au développement durable*, 15 p.
- Côté, Gilles. 1 p.
- Dagenais, Bruno. 4 p.
- Desnoyers, Amélie. *Pour le développement d'une Zone industrialo-portuaire durable*. 6 p.
- Foizon, Célia. 1 p.
- Goulet, Mireille. *Mémoire déposé à la suite de la séance d'information du 28 janvier portant sur la future Cité de la logistique*. 4 p.
- Hockey-balle Hochelaga. 9 p.
- Labrie, Karl. 1 p.
- Lemay. *Consultation sur la future Cité de la logistique*, 24 p.
- Lizé, Jean-François et Larouche, Annie. *Consultation sur la future Cité de la logistique*, 3 p.

Mercier-Ouest Quartier en Santé. Mémoire de Mercier-Ouest Quartier en santé pour la consultation sur la future cité de la logistique de L'Assomption, 8 p.

Miron, Suzie. *Consultation sur la future Cité de la logistique*, 8 p.

Pellerin, Christian et St-Maur, Geneviève. *Consultation sur la future Cité de la logistique*, 3 p.

Perreault, Mathieu. *Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la future Cité de la logistique*, 8 p.

Projet Montréal. *Pour une cité de la logistique en harmonie avec le milieu résidentiel*, 13 p.

Ray-Mont Logistiques. *Consultation sur la future cité de la logistique*, 20 p.

Société de développement commercial Hochelaga-Maisonneuve, *Future Cité de la logistique*, 4 p.

Vandelac, Daniel. 1 p.